

Автомобильная промышленность

КИТАЙ

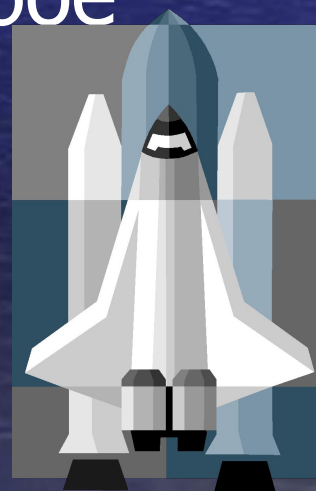
Выполнила Пак Александра

История

- 1953г.-был основан Первый Автомобильный завод в г. Чанчуне (провинция Цзилинь), при техническом содействии бывшего СССР



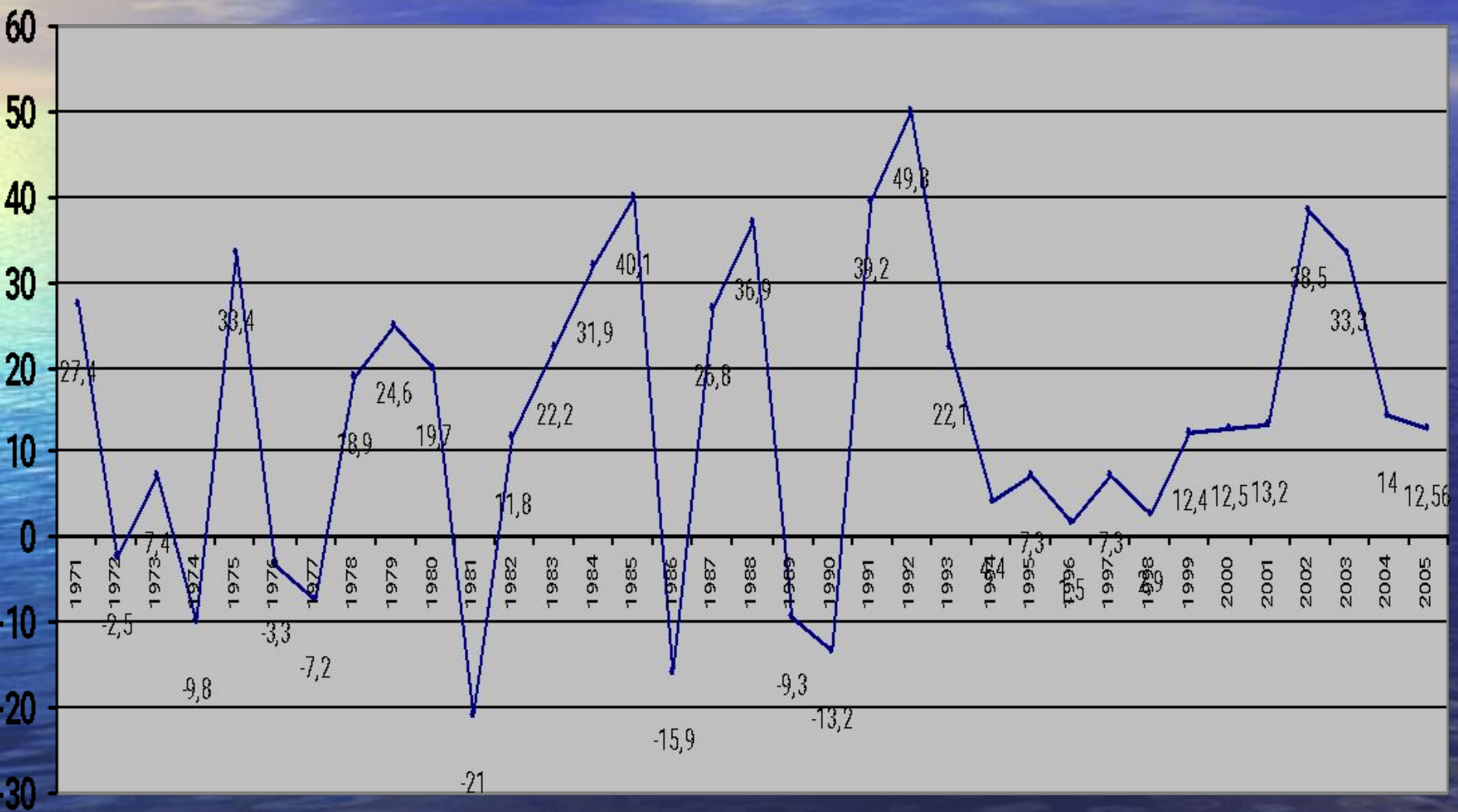
- В 50-70-е годы основной упор делался на обеспечении нужд государственной экономики и армии, в связи с чем большое значение придавалось выпуску грузовиков и внедорожников. С началом реформ автомобильная промышленность при активном сотрудничестве с иностранными предприятиями стала уделять особое внимание развитию производства легкового автотранспорта.



- До середины 90-х годов автомобилестроение Китая развивалось достаточно неравномерно. С 1971 по 1993 гг. в отрасли зафиксировано шесть скачков производства, когда годовой рост превышал 30%, в то же время в течение нескольких лет производство сокращалось. С 1994 г. начинается этап относительно стабильного развития.



Показатели роста производства автомобильной промышленности КНР (%)

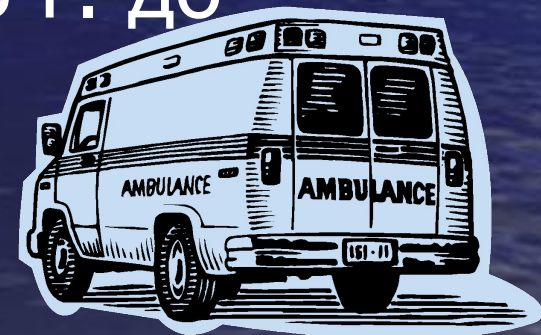


- Особенно бурный рост автомобильной промышленности наблюдается в течение последних пяти лет. Для того чтобы довести ежегодные объемы производства до миллиона единиц Китаю понадобилось 40 лет (1953-1992 гг.), на рубеж в два миллиона машин КНР вышла уже за 8 лет (1993-2000 гг.), годовой выпуск в размере трех миллионов автомобилей был освоен в рекордно короткие сроки – 2 года (2001-2002 гг.).

- В 2003 г. автомобильная промышленность Китая установила новый рекорд, выпустив 4,44 млн. автомобилей (+38,5%). По итогам 2003 года Китай занял четвертое место в мире среди стран - крупнейших автопроизводителей (после США, Японии и Германии).



- В 2004 г. произошло определенное замедление темпов развития **автомобильной промышленности.** Объемы производства автомобилей увеличились на 14,0% по сравнению с 33,3% в 2003 г. , в т.ч. темпы роста выпуска легковых автомобилей уменьшились с 80,7% в 2003 г. до 10,2%.

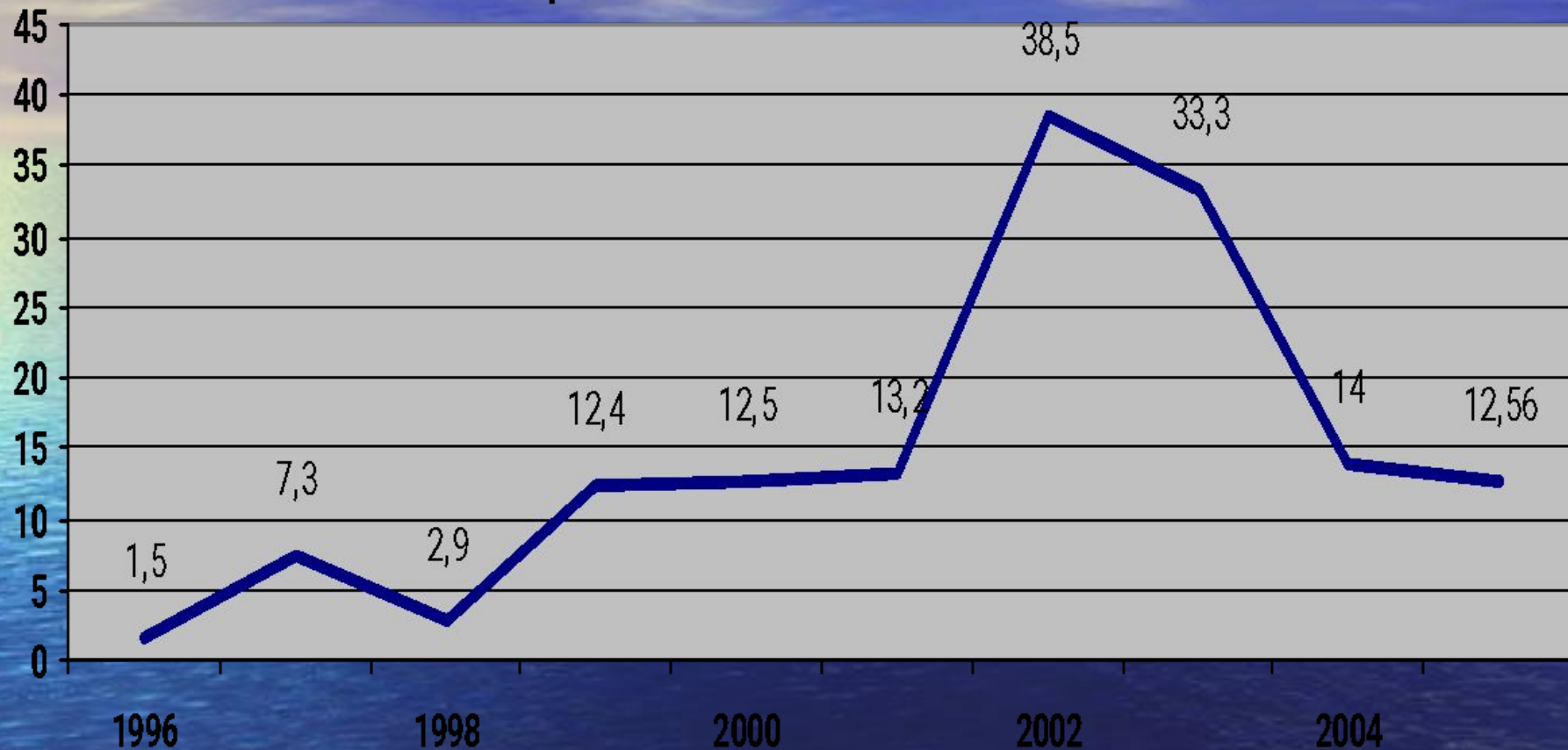


- В 2005 году объем производства автомобилей увеличился на 12,56% (до 5,71 млн. единиц), и по объемам реализации автомобилей (более 5,92 млн. единиц, в том числе 5,76 млн. собственного производства, или +13,54%, и 160 тысяч единиц по импорту) в 2005 году Китай, опередив Японию (5,8 млн. единиц) занял второе место в мире после США.

- 2006г объем производства составил 7,28 млн. автомобилей в год.
- 2007г- составил 8,88 млн. в год
- Одновременно доля Китая на мировом рынке автомобилей в период с 2001 году (около 4,3%) повысилась к 2005 году до 8,7%.

- Снижение темпов развития китайского автомобилестроения стало результатом целенаправленных действий китайского правительства, направленных на вывод отрасли из состояния “перегрева”. Это в основном сводилось к закрытию нерентабельных мелких предприятий и ужесточению правил предоставления потребительских кредитов на покупку автомобилей. В то же время в 2005 году вновь наметилась тенденция роста производства: при этом динамика роста производства легковых автомобилей (+26,9%) теперь уже превышает общую динамику роста производства автомашин (+12,56%) – тем самым китайское автомобилестроение все более ориентируется на потребительский спрос.

Таблица 2. Изменение прироста
производства в автомобильной
промышленности КНР в %



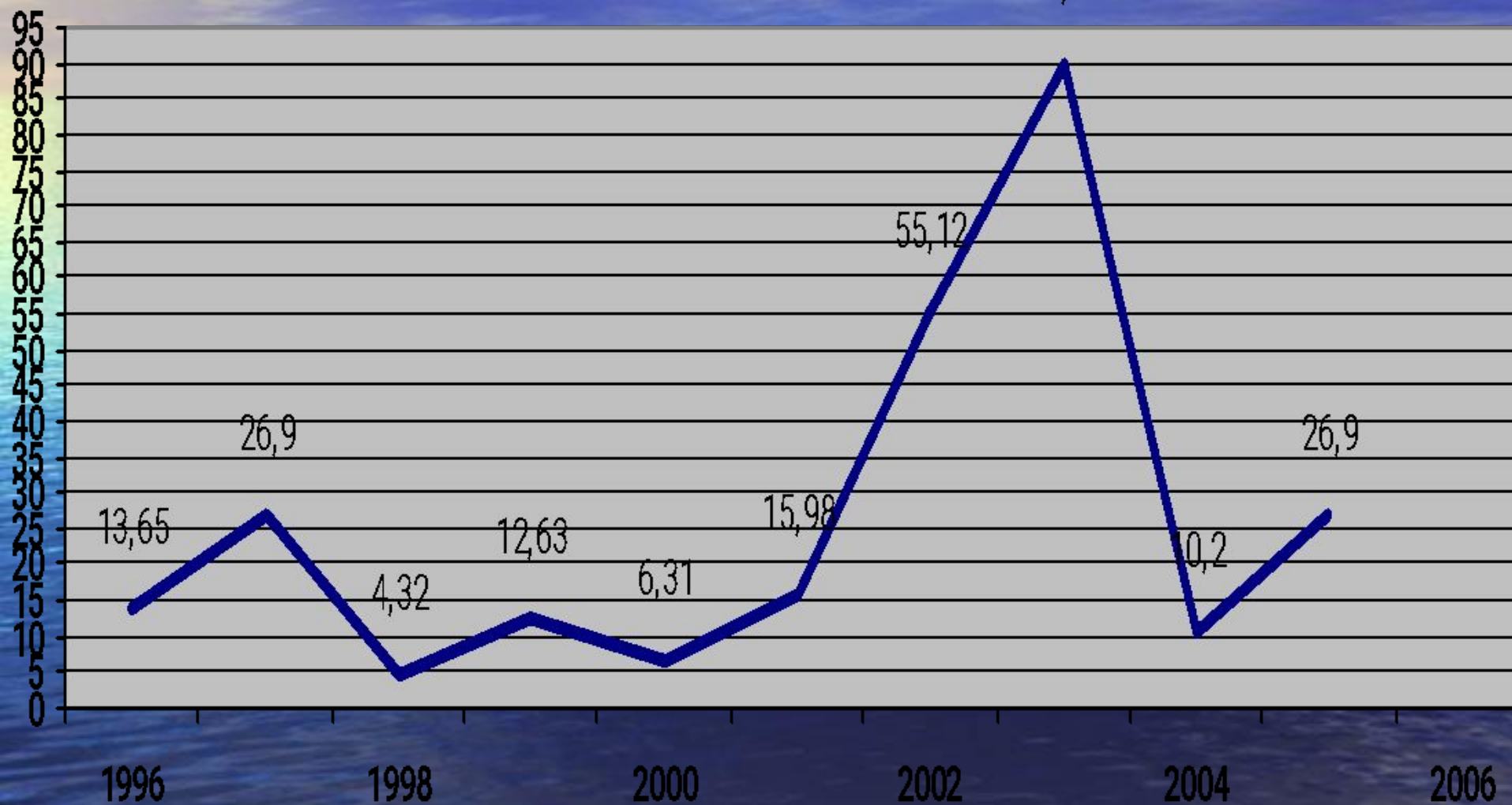
В итоге в структуре производства автомобилестроения в 2005 году стали превалировать легковые автомобили (51,8%) в то время как на долю автобусов и грузовых автомобилей приходилось соответственно 14,7% и 33,5%.

Структура производства автомобилей в КНР (%)

	Легковые автомобили	Автобусы	Грузовые автомобили
2000	29,2	33,6	37,2
2001	30,4	35,0	34,6
2002	34,7	32,2	33,1
2003	44,9	27,5	27,6
2004	45,7	24,5	29,8
2005	51,8	14,7	33,5

Таблица 3. Изменение динамики прироста
производства легковых автомобилей

в КНР в %%

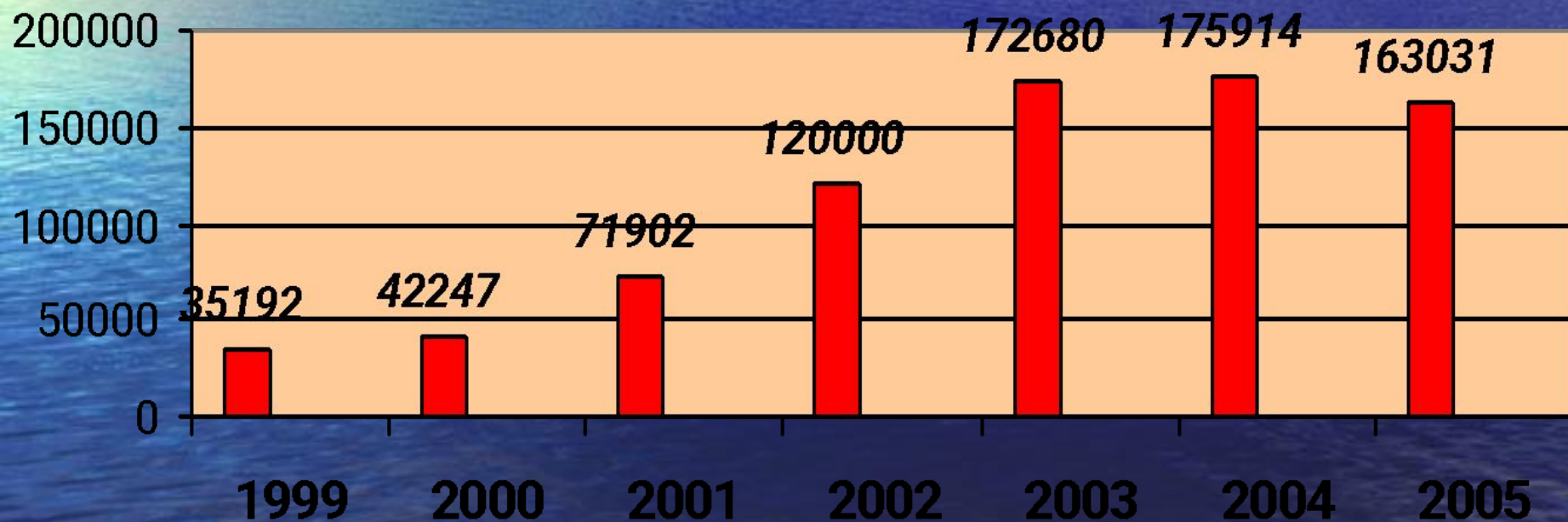


- Учитывая непростую ситуацию в сфере производства и сбыта легковых автомобилей, многие предприятия в течение 2004 года были вынуждены вносить коррективы в свои производственные планы, менять стратегию действий на рынке. Практически все автопроизводители в КНР в 2004 –2005 гг. были вовлечены в ценовую войну с целью увеличения своих продаж. Средняя цена на внутреннем рынке упала примерно на 13% в отличие от роста на 8% в 2003 г.

- В соответствии с обязательствами по **ВТО**, Китай постепенно расширял доступ иностранных производителей на внутренний автомобильный рынок. В частности, в течение 2004 г. были снижены ставки ввозных таможенных пошлин для стран, пользующихся режимом наибольшего благоприятствования в торговле с Китаем, на автомобильные двигатели с объемом от 1 до 3 тыс.куб.см с 20,5% до 15,3% и с объемом более 3 тыс.куб.м – с 13,0% до 10,0%. С 1 января 2005 г. была прекращена практика квотирования и лицензирования импорта автомобилей и запасных частей к ним.

Вместе с тем объемы импорта иностранных автомобилей в КНР в 2004 году увеличились только на 2,5%, а в 2005 году импорт уже уменьшился на 7,3%, где еще больше уменьшился импорт легковых автомобилей (на 34,1%).

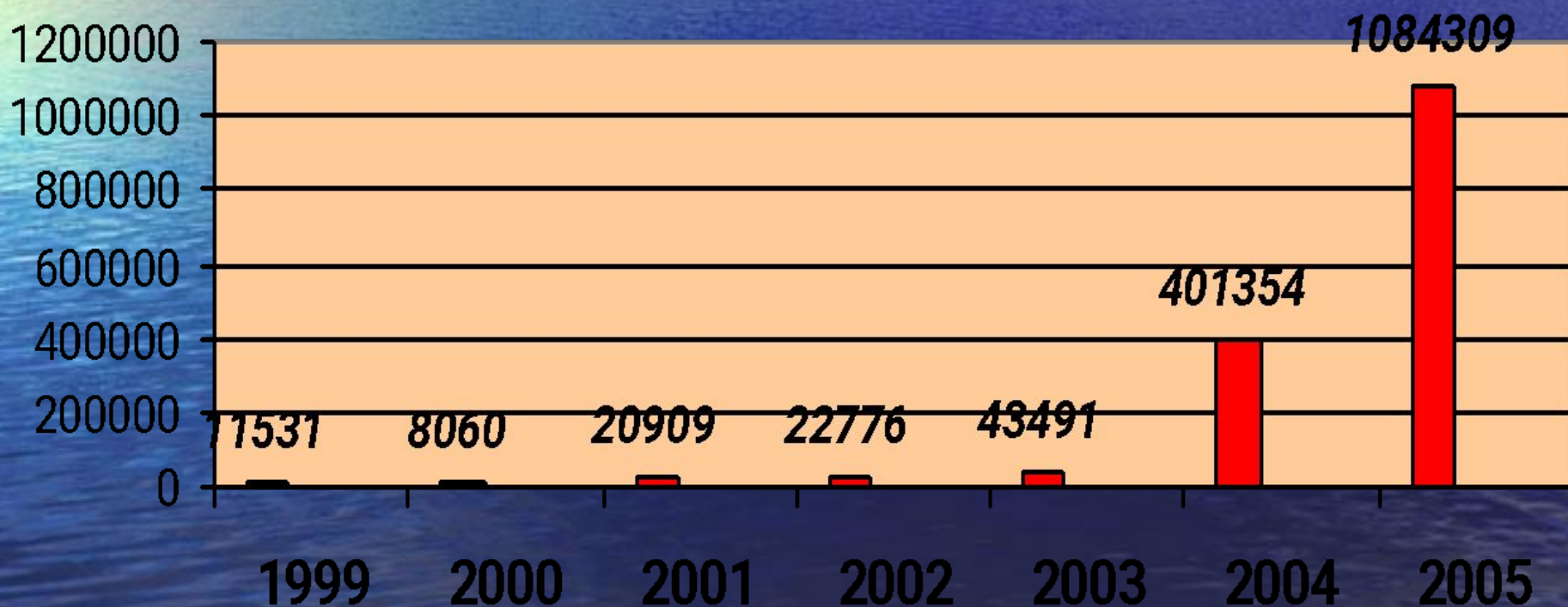
Импорт автомобилей в КНР



В то же время экспорт Китаем автомобилей стал увеличиваться наиболее быстрыми темпами в 2002-2004 гг.: так, в 2002 году относительно 2001 года прирост экспорта составил +90,9%, но уже в 2003 году +206,7%, в 2004 году +209,3%, и в 2005 году

– на +170,2%.

Экспорт автомобилей



Автомобильные заводы

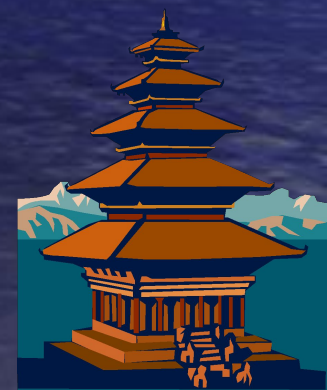
- В автомобильной отрасли в конце 2004 г. насчитывалось порядка 144 автомобильных заводов. При этом на долю 5 крупнейших автопроизводителей First Automotive Works Corp. (FAW), Shanghai Automotive Industry Corp. (SAIC), Chang'an Motor Corp., Beijing Automotive Holdings Corp, Dongfeng Motor Corp. приходилось около 68,8% от числа реализованных в Китае автомобилей.

Однако основная доля производства (порядка 50%) приходится на три крупнейшие компании:

- -Первый автомобильный завод,
- -Шанхайскую автомобильную корпорацию,
- -автомобильный завод «Дунфэн».

В 2004 г. эти предприятия произвели и реализовали соответственно 2,13 млн. и 2,11 млн. автомобилей, что составило 47,9% и 47,95% совокупного производства и продаж в Китае.

- Первая десятка крупнейших автопроизводителей (включая три вышеназванных) заняла порядка 80% китайского автомобильного рынка. Оставшаяся доля рынка приходится на мелкие и средние предприятия, тенденция к увеличению которых сохраняется в связи с высокой доходностью указанного производства.



- Реальными конкурентами китайских автопроизводителей остаются иностранные компании, наладившие производство в Китае. С одной стороны, совместные предприятия выгодны китайцам, поскольку позволяют выпускать автомобили на базе моделей иностранных партнеров и, как правило, успешно их реализовывать. С другой стороны, заводы, производящие собственную продукцию, сталкиваются с возрастающей конкуренцией, особенно в последнее время, когда под угрозой оказались их ценовые преимущества. Фактически ситуация в отрасли идет к тому, что между собой будут конкурировать только иностранные компании, оставляя китайским автопроизводителям лишь роль наблюдателя.

В этой связи возможна резкая активизация структурной перестройки в китайской автомобильной промышленности, сопровождающаяся соответствующими мерами, принимаемыми государством в области экономической политики.



- Большие ожидания возлагаются на стратегию развития автомобильной отрасли, утверждение которой состоялось в июне 2004 года.
- В основу предлагаемого курса в стратегии заложены задачи по защите отрасли от т.н. «перегрева» как результата высоких темпов капиталовложений, а также стимулирование развития производства с опорой на собственные силы и сохранение контроля за доступом иностранцев на национальный рынок.

- Стратегией поставлена задача сконцентрировать производство автомобилей в КНР в нескольких промышленных группах, каждая из которых будет контролировать по меньшей мере 15% рынка; к 2010 году Китаю должны принадлежать права на интеллектуальную собственность, реализованные в 50% всех продаваемых автомобилей; сохраняются ограничения на деятельность СП в автопромышленности: иностранным компаниям разрешается владеть не более, чем 50% акций совместных предприятий (это ограничение не распространяется на спецэкономзоны) и создавать не более двух СП, производящих автомобили одной категории.

- Одновременно в Стратегии установлены строгие ограничения по минимальным размерам инвестиций, разрешаемых при строительстве новых производств – так, при строительстве заводов с участием иностранного капитала по производству грузового транспорта минимально допустимый размер инвестиций составляет 2,0 млрд. юаней (около 244 млн. долл.), из которых не менее 800 млн. юаней (около 98 млн. долл.) должны быть средства китайского участника; при строительстве легковых автомобилей минимальный размер инвестиций должен составлять 1,5 млрд. юаней (около 183 млн. долл.), из которых до 50% должны быть средства китайских участников; при строительстве заводов по производству двигателей минимальный размер инвестиций должен составлять 1,5 млрд. юаней, где средства китайских участников должны быть не менее 500 млн. юаней (около 61 млн. долл.).

- Стратегией определено, что средства китайских участников могут быть представлены как их инвестициями, так и заемными средствами - при этом не менее 50% должны быть средства предприятий, а остальные могут быть представлены заемными средствами. Стратегия в целом, допуская более льготные условия для участия иностранного капитала в развитии автомобильной отрасли через создание совместных предприятий, все же ориентирует на создание собственных автомобильных корпораций – ставится задача, чтобы уже к 2010 году китайские автомобильные корпорации смогли войти в число основных 500 мировых производителей.

- Первое совместное предприятие в КНР было учреждено в 1984 г. Шанхайской автомобильной корпорацией и компанией «Volkswagen». К настоящему времени все крупные мировые автопроизводители, такие как «General Motors», «Ford», «Toyota», «Daimler Chrysler», «Volkswagen», «Nissan-Renault», «PSA Peugeot Citroen», «Honda» и «BMW», уже создали одно или более СП на территории КНР. Общий объем иностранных капиталовложений в автомобильную отрасль превысил 20 млрд. долл.

- Во-первых, их привлекает возможность получения значительной прибыли: в 2001-2002 г. средняя норма прибыли в автомобильной промышленности КНР достигала 30%, в то время как в мире она была равна лишь 3-5%.
- Однако уже в 2003 году норма прибыли в отрасли уменьшилась до 22,61%, в 2004 году – до 10,7%, а в 2005 году – уже до 4%, и была уже ниже среднеотраслевой прибыли по машиностроению (4,46%).

- Во-вторых, важным показателем являются темпы роста автомобильной отрасли, в несколько раз превышающие среднемировые. Особенно это касается легковых автомобилей, объем производства и реализации которых продолжает стремительно увеличиваться. Важным фактором также остается и огромный потенциал рынка. Опыт промышленно развитых стран свидетельствует, что в динамике спроса на легковые автомобили происходит резкий скачок, когда ВВП страны на душу населения достигает 1000 долл. **Китай вышел на этот уровень в еще 2003 году.**

- Относительно низкие издержки производства в Китае предоставляют иностранным компаниям хорошую возможность для налаживания экспорта автомобилей китайской сборки. В конце 2002 г. японская компания «Honda» и китайская компания «Дунфэн» учредили совместное предприятие, которое впервые контролируется иностранцами (65% акций принадлежит компании «Honda»). Изготовленные на предприятии автомобили будут поставляться на экспорт в Японию, Европу и страны Юго-Восточной Азии. По заявлению представителей иностранных автомобильных компаний, работающих на рынке Китая, практически все они планируют в ближайшем будущем укреплять здесь свое присутствие путем расширения имеющихся производств, создания новых совместных предприятий. Так, например, «Daimler Chrysler» подписал соглашение с Пекинской автомобильной корпорацией о производстве на уже созданном между ними совместном предприятии «Beijing Jeep» автомобилей Mercedes-Benz. Кроме этого, «Daimler Chrysler» заявил о создании в будущем СП с китайской компанией «Beiqi Foton Motor», которое будет выпускать грузовые автомобили Mercedes-Benz.

Оценка текущих производственных возможностей и прогноз по 2006 г. основных автопроизводителей, реализующих свои проекты в Китае

<i>Компании</i>	Текущее состояние	Производственные мощности	Источник данных
<i>VW</i>	550 000	1 000 000	Заявление компании
<i>GM</i>	140 000	350 000	Оценочно
<i>PSA</i>	150 000	300 000	Оценочно
<i>Honda</i>	150 000	400 000	Задача: 240 000 в 2006 г.
<i>Toyota</i>	50 000	200 000	Задача: 400 000 в 2010 г.
<i>Nissan</i>	0	220 000	Заявление компании
<i>Hyundai</i>	50 000	250 000	Задача: 500 000 к 2010 г.
<i>Ford</i>	30 000	200 000	Оценочно
<i>BMW</i>	0	30 000	Оценочно
<i>Kia</i>	50 000	250 000	
<i>Другие</i>	400 000	400 000	
<i>Совокупный объем произ-ва</i>	1 570 000	3 600 000	
<i>Совокупный объем продаж</i>	1 221 123	2 136 000	Из расчета ежегодного прироста на 15%

- В связи с присоединением в конце 2001 года Китая к ВТО в стране развернулась дискуссия о том, сможет ли китайская автомобильная промышленность «выдержать» открытие внутреннего рынка и противостоять возрастающей конкуренции со стороны иностранных производителей. Прогнозы, согласно которым цены на импортные машины должны были заметно снизиться, а объемы их поставок резко возрасти, пока не оправдались!!!!

ИСТОЧНИКИ

- материал «Автомобильная промышленность Китая». Торговое Представительство Российской Федерации в КНР -Торгпред России в КНР С.С. Цыплаков
- http://en.wikipedia.org/wiki/Automobile_industry_in_China&prev=/
- <http://www.chinapro.ru/industry/>