

А.А. Попов

ПРИЧИНЫ ПОПУЛЯРНОСТИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В КИТАЕ

Аннотация. Китай является крупнейшим рынком электромобилей в мире. Увеличение числа электромобилей в КНР вызвано как их уникальными потребительскими характеристиками, так и действиями правительства страны по их популяризации.

Ключевые слова: электромобили, Китай, электромобилестроение.

Автор: Попов Алексей Анатольевич, аспирант, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). E-mail: aapopov850@yandex.ru

А.А. Попов

Reasons for the popularity of electric vehicles in China

Abstract. China is the largest market for electric vehicles in the world. Increase of quantity of electric vehicles in China is caused both by their unique consumer characteristics and by the government's efforts to popularize them.

Keywords: electric vehicles, China.

Author: Popov Alexey A., postgraduate student, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Naхимovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation).
E-mail: aapopov850@yandex.ru

Несмотря на сложные и многогранные проблемы, связанные с экономикой, экологией, технологиями и социальной справедливостью, однозначно можно утверждать, что Китай на государственном

уровне делает ставку на развитие собственной отрасли электромобилестроения и достижение лидерства в этой области в мировом масштабе.

Причин, способствующих популяризации электромобилей в Китае, несколько:

- необходимость снижения выбросов парниковых газов в рамках достижения Китаем углеродной нейтральности к 2060 г.;
- энергетическая безопасность: электроэнергия для электромобилей получается из возобновляемых источников энергии, а также без участия импортируемых видов топлива, что, безусловно, повышает энергетическую безопасность страны;
- энергетическая эффективность, КПД современных энергоблоков, вырабатывающих электроэнергию для электромобилей, гораздо выше КПД ДВС традиционных автомобилей, что по итогу приводит к меньшему опосредованному расходу топлива на 1 км пути;
- развитие инфраструктуры, необходимой для эксплуатации электромобилей, инвестиции в эту инфраструктуру позволяют повысить занятость населения Китая и их доходы;
- возможность занять доминирующее положение и получить значительную долю на мировом рынке продаж электромобилей даже с учетом того, что рынки США и Европы практически закрыты для электромобилей из Китая из-за введенных пошлин. Как показывает исследование британской консалтинговой фирмы Rho Motion, более трех четвертей электромобилей и подзаряжаемых гибридов, проданных в мире в 2024 г., имеют китайское происхождение. Такой показатель, безусловно, достигнут в первую очередь за счет внутреннего рынка электромобилей самого Китая, самого большого в мире. Но не только — Китай занимает ведущие позиции в таких странах как Бразилия (82 % рынка электромобилей), Индонезия (75 % рынка), Таиланд (77 % рынка), Мексика (70 % рынка) [Статистика-2024: Китай захватил 76 % продаж электрифицированных машин].

Для достижения поставленных целей правительством Китая предприняты меры для развития и популяризации перехода на электромобили на внутреннем рынке:

- введение обязательных квот для автопроизводителей, предписывающих им производить определенный процент электромобилей от общего объема производства или осуществлять выкуп этих квот у других производителей, превысивших необходимый уровень производства электромобилей в процентном соотношении;
- субсидии и льготы, предоставляемые покупателям электромобилей, которые снижают стоимость их приобретения, а также упро-

щают и ускоряют процедуру выдачи регистрационных знаков на электромобили в обход лотерей и аукционов, обязательных для приобретения регистрационных знаков для автомобилей с традиционными ДВС;

- госзакупки: государственные учреждения и компании в рамках политики, проводимой правительством, отдают предпочтение электромобилям при покупке транспортных средств;
- расширение ассортимента: льготные условия предоставляются производителям моделей, отвечающим определенным требованиям по запасу хода на полной зарядке;
- проведение масштабных рекламных кампаний по популяризации электромобилей среди покупателей.

Такие методы популяризации электромобилей в Китае могут создать впечатление о создании искусственного спроса на них со стороны государства, о том, что без поддержки правительства данная отрасль не могла бы составить столь сильную конкуренцию бензиновым и дизельным автомобилям. Однако исследования, проведенные по всему миру, а не только в Китае, показывают, что востребованность электромобилей у потребителей связана не только с усилиями государств по их популяризации, но и с уникальными по сравнению с традиционными автомобилями потребительскими качествами.

В конце декабря 2024 г. Global EV Drivers Alliance (GEVA) опубликовал результаты опроса среди владельцев электромобилей, который показал, что 92 % респондентов намерены приобрести еще один ЭМ в качестве своего следующего транспортного средства, и только 1 % рассматривает возможность возврата к бензиновым или дизельным автомобилям, а 4 % склоняются к подключаемым гибридам в качестве замены. Председатель Альянса Джоэл Левин отмечал, что «это чрезвычайно высокий показатель, и результаты подтверждают, что водителям нравится опыт вождения ЭМ, и ЭМ останутся с нами. Эти результаты подтверждают, что водители ЭМ очень довольны своим выбором и что сообщения о снижении популярности электромобилей преувеличены». Результаты данного исследования также показали, что более низкие эксплуатационные расходы были самой важной мотивацией для покупки, а экологические преимущества электромобилей оказались второй по важности мотивацией. Эксперты, проводившие исследование, отметили, что хотя активный рынок ЭМ имеет решающее значение для сокращения выбросов в атмосферу от автомобильного транспорта, достижение этой цели зависит от того, станут ли ЭМ доступным вариантом для всех.

Конечно, не обходится и без претензий со стороны владельцев электромобилей, при этом в Китае, производящем 3/4 всех электромобилей и подключаемых гибридов в мире, эти претензии уникальные.

Китайский опрос среди владельцев ЭМ, опубликованный в декабре 2024 г., показал некоторое снижение удовлетворенности пользователей в 2024 г. Руководство Ассоциации качества Китая (China Quality Association) отметило, что основными причинами снижения удовлетворенности клиентов стали ухудшение имиджа бренда и неспособность эффективно удовлетворять индивидуальные требования пользователей к качеству. Неумолимая конкуренция на рынке ЭМ подтолкнула компании к быстрому запуску новых продуктов, что привело к сокращению циклов обновления. Согласно отчету Фонда информационных технологий и инноваций, аналитического центра со штаб-квартирой в Вашингтоне, китайские компании по производству ЭМ быстрее автопроизводителей из других стран разрабатывают и запускают новые модели. Китайские производители ЭМ в среднем выставляют модели на продажу в течение 18 месяцев, прежде чем они будут обновлены или модернизированы, по сравнению с более чем 4 годами у иностранных брендов [But Chinese rivals can develop cars in as little as 18 months]. Такой быстрый темп может задержать эффективные решения проблем с продуктами и услугами, препятствуя общему прогрессу в решении проблем клиентов, хотя ЭМ превосходят автомобили с двигателями внутреннего сгорания по уровню интеллектуальной помощи водителю и удовлетворенности дизайном салона благодаря внедрению самых передовых технологий.

По данным опроса JD Power China, опубликованного в октябре 2024 г., автовладельцы в Китае подали большее количество жалоб на конструктивные особенности автомобилей, чем в 2023 г. Исследование надежности автомобилей в Китае за 2024 г. выявило, что количество проблем на 100 автомобилей возросло до 190 [Study showed the number of problems per 100 vehicles rose to 190]. Опрос проводился на основе ответов более чем 33000 владельцев электромобилей, которые приобрели свои транспортные средства в период с января 2021 г. по июнь 2023 г. По словам Элвиса Янга (Elvis Yang), генерального менеджера по работе с автомобильной продукцией компании JD Power China, снижение показателей надежности электромобилей в Китае должно стать сигналом тревоги для китайских автопроизводителей.

По сравнению со значительным ростом проблем с ЭМ в течение трех последних лет проблемы с автомобилями с ДВС за тот же период оставались относительно стабильными. Это свидетельствует о том, что зрелость и стабильность всей системы поставок остаются сравни-

тельным преимуществом производителей традиционных автомобилей с ДВС [Compared with a significant increase in new energy vehicle problems].

Таким образом, несмотря на претензии, предъявляемые владельцами электромобилей к их качеству, опыт вождения и более низкие эксплуатационные расходы в совокупности с поддержкой правительства Китая при приобретении ЭМ создают устойчивый спрос на внутреннем китайском рынке.

Вместе с тем, анализируя темпы продаж и опыт эксплуатации электромобилей в остальном мире, нельзя с уверенностью сказать, что они в среднесрочной перспективе в значительной доле вытеснят бензиновые и дизельные автомобили с рынка. Но даже с учетом такого сценария, стратегия Китая по переводу автомобильного парка страны на электрическую тягу, учитывая размеры рынка страны, наличие полной производственной цепочки самих электромобилей внутри страны, воспринимается обоснованной как минимум в рамках повышения энергетической безопасности государства путем снижения зависимости от поставок нефтепродуктов.

Библиографический список

Статистика-2024: Китай захватил 76 % продаж электрифицированных машин. URL: <https://autoreview.ru/news/statistika-2024-kitay-zahvatil-76-prodazh-elektroficirovannyh-mashin> (дата обращения: 12.05.2025).

But Chinese rivals can develop cars in as little as 18 months. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202412/23/WS6768c710a310f1265a1d4603.html> (accessed: 11.05.2025).

Study showed the number of problems per 100 vehicles rose to 190. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202411/01/WS67243a87a310f1265a1cad80.html> (accessed: 13.05.2025).

Compared with a significant increase in new energy vehicle problems. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202409/06/WS66dab002a3103711928a687b.html> (accessed: 13.05.2025).