

Ссылка для цитирования этой статьи:

У Яньхуа Трансформация государственной поддержки «зеленой» автомобильной промышленности Китая: от субсидирования спроса к стимулированию технологического лидерства // Human Progress. 2025. Том 11, Вып. 12. С. 14. URL: http://progress-human.com/images/2025/Tom11_12/Wu.pdf DOI 10.46320/2073-4506-2025-12a-24.

УДК 332.021.8

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ «ЗЕЛеной» АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КИТАЯ: ОТ СУБСИДИРОВАНИЯ СПРОСА К СТИМУЛИРОВАНИЮ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЛИДЕРСТВА



У Яньхуа

аспирант,

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ),

Г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена исследованию эволюции механизмов государственного регулирования производства новых энергетических транспортных средств (NEV) в Китае. Актуальность работы обусловлена кардинальными изменениями в китайской промышленной политике, связанными с вступлением в силу с 1 января 2026 года новых правил налогообложения и технического регулирования, а также достижением отраслью качественно нового этапа развития, когда доля NEV в продажах новых автомобилей превысила 50%. В работе систематизированы теоретические подходы к государственному стимулированию «зеленых» инноваций, выделены и охарактеризованы три этапа эволюции государственной поддержки: этап становления с доминированием прямых субсидий (2010-2020), переходный этап внедрения рыночных механизмов (2021-2025) и этап технологической зрелости с акцентом на стимулирование НИОКР через налоговые и технические фильтры (с 2026 г.). Методологическую основу исследования составляют институциональный подход, историко-логический анализ, сравнительный анализ. Научная новизна заключается в выделении этапов эволюции государственной поддержки и выявлении закономерностей перехода от «количественных» критериев к «качественным». Теоретическая значимость состоит в развитии представлений об эволюции инструментов промышленной политики в

высокотехнологичных отраслях, практическая – в возможности использования выводов при разработке стратегий поддержки производства электромобилей в Российской Федерации.

Ключевые слова: новые энергетические транспортные средства, государственная поддержка, промышленная политика, Китай, эволюция регулирования, субсидии, налоговое стимулирование, технологическое лидерство, «зеленые» инновации, меры государственного стимулирования экономики.

JEL коды: R11, R48, O38, O53.

Введение

Мировая автомобильная промышленность переживает фундаментальную трансформацию, связанную с переходом от двигателей внутреннего сгорания к новым энергетическим транспортным средствам (NEV). Китай выступает безусловным лидером этого процесса: по итогам 2025 года доля NEV в продажах новых автомобилей в стране достигла 50%, что ознаменовало выполнение стратегической задачи, поставленной в «Плане развития индустрии новых энергетических транспортных средств (2021-2035 гг.)» [1, с. 1560].

Однако достижение количественных показателей поставило перед регулирующими органами новые вызовы. Модель государственной поддержки, основанная на прямых субсидиях производителям и потребителям, эффективная на этапе становления отрасли, к середине 2020-х годов стала ограниченной. Высокая финансовая нагрузка на бюджет, случаи нецелевого использования субсидий (в частности, выявленные нарушения у компаний BYD и Chery на сумму 142 млн юаней), а также необходимость перехода к качественному технологическому развитию потребовали смены парадигмы регулирования.

Ключевым рубежом этой трансформации может стать 2026 год. С 1 января 2026 года вступили в силу новые правила налогообложения и технического регулирования: налог с продаж для NEV повышен до 5% (с перспективой роста до 10% к 2027 году), ужесточены требования к запасу хода для гибридов (до 100 км) и энергоэффективности для электромобилей. Около 40% существующих моделей попадают под риск исключения из льготных программ, что вынуждает производителей пересматривать модельные ряды и инвестировать в технологии следующего поколения, такие как твердотельные аккумуляторы.

В таких условиях исследование эволюции государственной поддержки и анализ стратегий адаптации ведущих производителей, в частности компании BYD как безусловного лидера китайского NEV-рынка, приобретает высокую актуальность как для понимания логики китайской промышленной политики, так и для извлечения уроков другими странами, включая

Российскую Федерацию, стоящую перед аналогичными вызовами стимулирования «зеленого» транспорта.

Теоретические и прикладные аспекты государственного стимулирования развития новых энергетических транспортных средств в Китае широко представлены в научной литературе.

Значительный пласт исследований посвящен рыночным инструментам регулирования. Так, М.В. Синицын [2] изучает готовность потребителей к приобретению NEV и предпочтения относительно альтернативных субсидиям стимулов, в то время как С. Wang оценивает влияние системы двойных кредитов как примера рыночно-ориентированного регулирования [3].

Вместе с тем, комплексных исследований, рассматривающих трансформацию государственной поддержки как целостный процесс смены парадигмы (от субсидирования к технологическому стимулированию) и анализирующих адаптацию конкретных компаний к новым условиям 2026 года, в литературе недостаточно. Настоящая статья призвана восполнить этот пробел.

Целью исследования является выявление закономерностей и обоснование этапов трансформации механизмов государственной поддержки автомобильной промышленности Китая в процессе перехода от политики масштабирования производства к стимулированию технологического лидерства.

Для достижения поставленной цели в работе решаются следующие задачи:

- систематизировать теоретические подходы к государственному стимулированию «зеленых» инноваций в автомобильной промышленности;
- выделить и охарактеризовать этапы эволюции государственной поддержки производителей NEV в Китае (2010-2026 гг.);
- провести анализ конкретных мер поддержки на каждом этапе: прямые субсидии, система квот (dual-credit), налоговое стимулирование, техническое регулирование.

Объектом исследования выступает государственная политика Китайской Народной Республики в сфере поддержки производства новых энергетических транспортных средств (NEV).

Предметом исследования является эволюция механизмов, инструментов и критериев государственного регулирования автомобильной промышленности КНР на этапах масштабирования производства и перехода к технологическому лидерству.

Теоретическая значимость работы состоит в развитии представлений об эволюции инструментов промышленной политики в высокотехнологичных отраслях, а также в

обогащении теории регулирования «зеленых» инноваций анализом китайского опыта перехода от прямого субсидирования к косвенным методам стимулирования.

Практическая значимость заключается в том, что сформулированные выводы и выявленные закономерности могут быть использованы:

- органами государственной власти Российской Федерации при разработке и корректировке стратегий поддержки отечественного производства электромобилей;
- компаниями автомобильной промышленности при выборе стратегий развития и адаптации к изменениям регуляторной среды;
- в учебном процессе при преподавании курсов по экономике отраслевых рынков, государственному регулированию экономики и экономике Китая.

Теоретико-методологическую основу исследования составляют фундаментальные положения институциональной экономической теории, теории промышленной политики и теории инноваций.

В работе использован комплекс методов научного познания, таких как диалектический метод, метод историко-логического анализа, метод сравнительного анализа, методы анализа и синтеза, индукции и дедукции.

Трансформация государственной поддержки производства электромобилей в Китае

Эволюция государственной поддержки производства новых энергетических транспортных средств в Китае представляет собой последовательный процесс трансформации, который может быть структурирован в три качественно различных этапа. Выделение этих этапов позволяет проследить логику перехода китайского правительства от прямого административного вмешательства к рыночным механизмам и, далее, к технологическому стимулированию.

Начальный этап становления и прямого субсидирования охватывает период с 2009 по 2020 год. Его отправной точкой стал запуск «Плана корректировки и возрождения автомобильной промышленности» в 2009 году, который впервые на государственном уровне определил стратегию развития транспортных средств на новых источниках энергии.

В этот период была развернута масштабная программа пилотных внедрений: сначала в 13 крупных городах, включая Пекин, Шэньчжэнь и Ханчжоу, электромобили и подключаемые гибриды начали использоваться в общественном транспорте, такси и коммунальном хозяйстве, а год спустя преференциальная политика распространилась на частные автомобили в Шанхае и Чанчуне.

К 2013 году транспортные средства на новых источниках энергии уже присутствовали во всех уголках страны, при этом максимальная субсидия на покупку легкового электромобиля достигала 60 тысяч юаней, а на полностью электрический автобус – от 300 до 500 тысяч юаней за единицу [4].

В научной литературе данный период характеризуется как этап доминирования финансовых инструментов политики.

Исследователи выделяют в рамках этого этапа два периода: 2009-2013 гг., когда основной акцент делался на финансовой поддержке, и 2014-2020 годы, когда к субсидиям добавилось активное развитие зарядной инфраструктуры.

Данные Министерства промышленности и информатизации КНР показывают, что в 2017-2018 годах объемы выделяемых субсидий достигли пиковых значений в 917 миллионов и 405 миллионов юаней соответственно.

Однако именно в этот период стали очевидны и проблемы прямого субсидирования: аудит выявил, что около 60% заявок на субсидии за пятилетний период 2016-2020 годов содержали нарушения, а такие компании, как BYD и Chery фигурировали в скандалах с нецелевым использованием средств. Это создало предпосылки для пересмотра модели поддержки.

Следующий этап, датируемый 2021-2025 годами, ознаменовался постепенным отказом от прямых субсидий и внедрением рыночно-ориентированных механизмов, прежде всего системы двойных кредитов. Ее механизм предполагал, что производители получают положительные кредиты за производство NEV и отрицательные за производство автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, причем невыполнение нормативов влекло за собой штрафы.

В этот период произошло существенное перераспределение субсидий: если в 2016-2020 годах основным получателем была Beijing Electric Vehicle Co. (около 556 миллионов юаней из 1,65 миллиарда), то в 2021-2022 годах субсидии все больше направлялись новым игрокам. Так, BYD через свои дочерние структуры в Шэньси и Шэньчжэне получила 37,91 миллиона и 35,56 миллиона юаней соответственно, а Tesla (Шанхай) – 30,15 миллиона юаней [5].

При этом, важно подчеркнуть, что данный этап характеризовался не полной отменой субсидий, а их постепенным сокращением и ужесточением технических требований к получателям. План распределения субсидий на 2021-2022 годы предусматривал всего 168 миллионов юаней, что было значительно ниже пиковых уровней предыдущих лет. К 2022 году ожидалась полная отмена политики финансового субсидирования, и будущее производителей

электромобилей должно было определяться исключительно инновациями и качеством продукции в условиях жесткой конкуренции.

Третий, современный этап технологической зрелости начался в 2025 году и знаменует собой принципиально новую фазу развития отрасли. С марта 2025 года доля новых энергетических транспортных средств на розничном рынке пассажирских автомобилей превысила 50%, а в ноябре достигла 59,3% [6].

Этот количественный показатель стал сигналом для кардинальной смены модели государственного регулирования, поэтому с 1 января 2026 года политика полного освобождения от налога на покупку была заменена взиманием налога по половинной ставке, что отражает эволюцию рынка от этапа, когда производство и сбыт активно стимулировались государством, к рыночно-ориентированной модели.

Одновременно с налоговой реформой вводятся беспрецедентно жесткие технические требования. В апреле 2025 года Министерство промышленности и информатизации выпустило новые обязательные стандарты безопасности для батарей, которые вступают в силу с 1 июля 2026 года. Эти правила прямо запрещают возгорание и взрывы аккумуляторов, требуя, чтобы в случае теплового разгона батарея не воспламенялась и не взрывалась как минимум в течение двух часов. Кроме того, с 1 января 2026 года вступили в силу новые технические требования к запасу хода гибридных автомобилей (повышение с 43 до 100 километров) и энергоэффективности электромобилей.

Наиболее символичным событием нового этапа стало исключение электромобилей из списка стратегических отраслей в новом пятилетнем плане развития Китая на 2026-2030 годы. Впервые за более чем десять лет автомобили на новых источниках энергии не включены в число приоритетных направлений, уступив место квантовым вычислениям, биотехнологиям, водородной энергетике и ядерному синтезу.

Это решение следует интерпретировать не как отказ от поддержки отрасли, а как сигнал о ее переходе в новую фазу: государство выполнило свою роль в период становления, и теперь отрасль должна развиваться самостоятельно в условиях рыночной конкуренции.

Таким образом, процесс эволюции государственной политики поддержки производства электромобилей в Китае целесообразно разделить на три этапа. Охарактеризуем каждый их них в таблице (см. таблицу 1).

Таблица 1

**Эволюция мер государственной поддержки производства электромобилей
в Китае**

Критерий	Этап 1: становление (2009-2020)	Этап 2: переходный (2021-2025)	Этап 3: технологическая зрелость (с 2026 г.)
Доминирующая логика	Создание отрасли с нуля, импортозамещение	Рыночная ориентация, отсев неэффективных игроков	Технологическое лидерство, глобальная конкуренция
Ключевые инструменты	Прямые субсидии производителям и потребителям, госзакупки для общественного транспорта	Система двойных кредитов, постепенное сокращение субсидий	Налоговое стимулирование, жесткие технические регламенты, поддержка фундаментальной науки
Характер регулирования	Административно-директивный	Рыночно-ориентированный	Стимулирующий (технологический)
Целевые ориентиры	Масштабирование производства, достижение технологического паритета	Рост доли рынка NEV, повышение энергоэффективности	Технологический суверенитет, экспортная экспансия
Объект поддержки	Все участники рынка	Производители, соответствующие определенным критериям	Исследовательские консорциумы, разработчики прорывных технологий
Критерии успеха	Объемы производства, количество моделей	Доля рынка, соответствие нормативам	Количество патентов, доля экспорта, технологическое лидерство
Проблемы этапа	Иждивенчество, нецелевое использование субсидий	Дисбаланс спроса и предложения кредитов	Риск технологического разрыва, необходимость частных инвестиций
Рыночный контекст	Доля NEV < 5%	Доля NEV от 5% до 50%	Доля NEV > 50%
Пример мер регулирования рынка	Субсидия	Введение штрафов за недобор «зеленых» кредитов	Ужесточение технических требований
Отношение к производителям	«Тепличные условия» для всех	Селективная поддержка эффективных игроков	Поддержка только технологических лидеров

Данная таблица наглядно демонстрирует фундаментальный сдвиг в логике китайского регулирования. Если на первом этапе государство выполняло роль «инкубатора», создавая отрасль в условиях полного отсутствия рыночных механизмов, то к третьему этапу оно превратилось в «архитектора экосистемы», задающего технологические стандарты и стимулирующего прорывные исследования, но уже не вмешивающегося напрямую в

рыночную конкуренцию. Этот вывод имеет важное значение для понимания современной стратегии китайских производителей, которые вынуждены адаптировать свои бизнес-модели к новой реальности, где государственная поддержка обусловлена не масштабами производства, а технологическим уровнем продукции.

Заключение

Таким образом, три выделенных этапа демонстрируют последовательную логику китайской промышленной политики: от создания отрасли с нуля посредством массированных финансовых вливаний на этапе становления к постепенному внедрению рыночных механизмов и сокращению субсидий на переходном этапе, а затем к фазе технологической зрелости, где государство отказывается от прямой поддержки производства, но сохраняет за собой роль катализатора технологического развития через налоговые стимулы и поддержку фундаментальных исследований.

Такая эволюция полностью соответствует теоретической модели жизненного цикла отраслевой политики и может служить ценным примером для других стран, включая Российскую Федерацию, разрабатывающих собственные стратегии развития экологически чистого транспорта.

Список литературы

1. Шелеповский Р.Д. Трансформация китайской автомобильной промышленности в 2026 году: доминирование электромобилей, экспортный бум и вызовы глобальной конкуренции // Вестник науки. 2026. № 1 (94). С. 1557-1566.
2. Синицын М.В. Мировой опыт эволюции господдержки электрификации дорожного транспорта: от стимулирования продаж электромобилей до интеграции нефтяных моторных топлив в рынок углерода // Инновации и инвестиции. 2024. № 2. С. 78-81.
3. Wang C., Yin Y., Cai J., Hu H. Regional heterogeneity and policy evolution of China's new energy vehicle development: A multi-dimensional analysis based on dynamic time warping clustering and dual policy frameworks // Energy Policy. 2026. Vol. 210. Article 115072. DOI 10.1016/j.enpol.2026.115072.
4. Zhang L., Chen W., Liu Y. Can New Energy Vehicle Promotion Policy Enhance Firm's Supply Chain Resilience? Evidence from China's Automotive Industry // Sustainability. 2026. Vol. 18, № 2. Article 701. DOI 10.3390/su18020701.

5. Sun Y., Zhang Y., Su B. Impact of government subsidy on the optimal R&D and advertising investment in the cooperative supply chain of new energy vehicles // *Energy Policy*. 2022. Vol. 164. Article 112885. DOI 10.1016/j.enpol.2022.112885.
6. Ма Цзюнь. Налоговое стимулирование производства и использования электрических автомобилей в Китае: специальность 5.2.4. Финансы: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук; Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина. Екатеринбург, 2023. 24 с.

TRANSFORMATION OF STATE SUPPORT FOR CHINA'S GREEN AUTOMOTIVE INDUSTRY: FROM DEMAND-SIDE SUBSIDIES TO STIMULATING TECHNOLOGICAL LEADERSHIP

Wu Yanhua

Postgraduate,

Rostov State University of Economics,
Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract. The article examines the evolution of state regulation mechanisms for the production of new energy vehicles (NEVs) in China. The relevance of the study is determined by fundamental changes in Chinese industrial policy associated with the entry into force of new taxation and technical regulation rules on January 1, 2026, as well as the industry's achievement of a qualitatively new stage of development, when the share of NEVs in new car sales exceeded 50%. The work systematizes theoretical approaches to state stimulation of green innovations, identifies and characterizes three stages of the evolution of state support: the formation stage with the dominance of direct subsidies (2010-2020), the transition stage of introducing market mechanisms (2021-2025), and the technological maturity stage with an emphasis on stimulating R&D through tax and technical filters (since 2026). The methodological basis of the study includes the institutional approach, historical-logical analysis, comparative analysis. The scientific novelty lies in identifying the stages of the evolution of state support and identifying patterns of transition from "quantitative" criteria to «qualitative» ones. The theoretical significance consists in developing ideas about the evolution of industrial policy instruments in high-tech industries, and the practical significance lies in the possibility of using the conclusions when developing strategies to support electric vehicle production in the Russian Federation.

Key words: new energy vehicles, state support, industrial policy, China, evolution of regulation, subsidies, tax incentives, technological leadership, green innovations, government economic stimulation measures.

JEL Code: R11, R48, O38, O53.

References

1. Shelepovsky R.D. Transformation of Chinese automotive industry in 2026: dominance of electric vehicles, export boom and challenges of global competition // *Bulletin of Science*. 2026. № 1(94). P. 1557-1566.
2. Sinitsyn M.V. Global experience in the evolution of state support for the electrification of road transport: from stimulating sales of electric vehicles to the integration of petroleum motor fuels into the carbon market // *Innovation & Investment*. 2024. № 2. P. 78-81.

3. Wang C., Yin Y., Cai J., Hu H. Regional heterogeneity and policy evolution of China's new energy vehicle development: A multi-dimensional analysis based on dynamic time warping clustering and dual policy frameworks // *Energy Policy*. 2026. Vol. 210. Article 115072. DOI 10.1016/j.enpol.2026.115072.
4. Zhang L., Chen W., Liu Y. Can New Energy Vehicle Promotion Policy Enhance Firm's Supply Chain Resilience? Evidence from China's Automotive Industry // *Sustainability*. 2026. Vol. 18. № 2. Article 701. DOI 10.3390/su18020701.
5. Sun Y., Zhang Y., Su B. Impact of government subsidy on the optimal R&D and advertising investment in the cooperative supply chain of new energy vehicles // *Energy Policy*. 2022. Vol. 164. Article 112885. DOI 10.1016/j.enpol.2022.112885.
6. Ma J. Tax incentives for the development of production and consumption of electric vehicles in China // Ural Federal University. Ekaterinburg, 2023. 24 p.