

administrative methods is reliance on the power of the leader, which are methods of power motivation based on coercion or on the possibility of coercion and describing in detail the operations of obtaining the desired result.

Литература

1. Бусыгин А.В. Менеджмент: введение в специальность. Учебное пособие. – М.: Бусыгин, 2003. – С. 168.

УДК 629.33

中国汽车工业的形成

Ковальчук С.А.

Научный руководитель: Сюй Цзин

Белорусский национальный технический университет

Официально китайское автомобилестроение берёт начало 15 июня 1953 года. В этот день в городе Чаньчун (长春) на заводе FAW (First Automobile Works 中国第一汽车集团公司, 简称“一汽”) стартовало производство автомобилей марки Jiefang CA-10 (解放CA-10) – упрощённой версии советских ЗИС-150. Перед началом производства группа сотрудников FAW была отправлена на автомобильный завод имени Сталина для обучения сборке грузовиков. Завод FAW первоначально проектировали с прицелом на помощь народному хозяйству Китая, но ближе к 1958 году на нём началось производство и легковых авто. В том же году начал свою деятельность завод BAW (Beijing Automobile Works 北京汽车制造厂, 简称“北汽”) в Пекине (北京), также стартовало производство автомобилей в Шанхае (上海). В 60-е гг. прошлого века в советско-китайских отношениях появилась напряжённость, а в августе 1960 года Советский Союз (苏联) был вынужден отозвать 1390 специалистов и расторгнуть более 3 тысяч контрактов с Поднебесной. В итоге с 1963 года Китай начал проводить политику «опоры на собственные силы» в автомобилестроении [1].

Первым китайским легковым автомобилем стал двухдверный Jingganshan (井冈山). Машина была заднемоторной, базировалась на агрегатах немецкого Фольксваген Жук (大众甲壳虫). Силовой агрегат развивал мощность в 36 л. с., несмотря на то, что самый мощный мотор Жука в те годы развивал лишь 31 «лошадку». Однако в серию данный автомобиль пошел в четырехдверном исполнении, так как двухдверный кузов оказался

мал. Выпущенные авто не предназначались для продажи в частные руки, а работали в такси. В СССР, к примеру, в это время автомобили свободно продавали, несмотря на то, что не каждый мог его себе позволить.

Кроме советских грузовиков ЗИС-150, ЗИЛ-157 и ГАЗ-51 в истории китайского автомобилестроения отметилась и Волга ГАЗ-21, которую производили в упрощённом виде под маркой Dongfanghong (东方红). Сборка «Китайских Волг» производилась до 1969 года, но согласно сохранившимся данным, было произведено всего 238 единиц.

В стране возрастала потребность в автомобилях. Решение задач по их производству в конце 50-х гг. прошлого века взяли на себя заводы BAW (北汽) и FAW (一汽). На заводе FAW, выпускавшем грузовики ЗИС, в 1958 году был сконструирован автомобиль Hongqi (红旗), представлявший собой шестиметровый лимузин с дизайном кузова по мотивам Крайслера 1955 года и имевший мотор V8 объемом 5,7 литра и мощностью около 200 л. с.

В 1960 году Hongqi CA72 был представлен на Лейпцигской ярмарке. Незначительно модернизируя, Hongqi делали более трех десятилетий. Пекинский завод также представил свой вариант авто для руководящего аппарата – Beijing CB4 – имевший сходство с Buick (别克). Данные автомобили производились недолго и в очень малых количествах.

В то время в Китае целевой аудиторией автоиндустрии по большей части были партийные служащие, а также гости Китая, обычные же люди пока еще не имели возможности приобретения автомобиля в личное пользование. После смерти в 1976 году Мао Цзэдуна (毛泽东) ситуация изменилась коренным образом, произошел поворот в сфере экономики и промышленности [2]. В декабре 1978 года III Пленум ЦК КПК объявил о «политике реформ и открытости для внешнего мира» (对内改革, 对外开放的政策), вследствие чего страна взяла курс на рыночную экономику (市场经济), и в закрытую прежде державу хлынули потоки инвестиций (海外投资) [3].

С целью снижения контроля за деятельностью автомобильных заводов со стороны правительства и местного руководства, а также улучшения процессов производства в 1979 году была создана сеть так называемых «среднеинтегрированных» и «слабоинтегрированных» производителей. По итогу более мелкие автопроизводители объединились «в два крупных централизованно управляемых производителя», которые в 1979 году произвели 185 тысяч автомобилей, большинство из которых являлось коммерческим транспортом. К 1988 году число выпускаемых автомобилей возросло до 400 тысяч единиц в год. Присутствие иностранных автомобилей на местном рынке становилось всё более заметным. В частности, этому содействовало поступление бывших в употреблении авто из соседней Японии (日本二手车). С 80-х гг. XX века в связи с расширением рынка сбыта и появления новых

моделей автомобилей происходит постепенное объединение производителей, а также создание объединенных компаний поставщиков комплектующих и заводов-производителей. Таким образом, была сформирована система «Большой Тройки, Малой Тройки и Мини-Двойки», которая занималась специализацией производства с помощью привлечения иностранных автомобильных транснациональных компаний.

Таким образом, в «Большую Тройку» вошли компании «FAW – Фольксваген» (一汽大众), «Дунфэн – Ситроен Мотор» (东风雪铁龙), а также компания «Шанхай – Фольксваген» (上汽大众). «Малую Тройку» составили «Бейцзин Джип» (北京吉普), «Тяньцзинь Дайхатсу» (天津大发), «Гуанчжоу Пежо» (广州标致). В «Мини-Двойку» вошли компании «Чанъан Сузуки» (长安铃木) и «Гуйчжоу Эвиэйшн Индастри» (贵州航空工业).

Создание системы «Большой Тройки, Малой Тройки и Мини-Двойки» помогло ускорить развитие китайского автопрома. Данное распределение по отраслям позволило разграничить производства отдельных моделей, а также сегментировать развитие промышленности по разным направлениям.

Данный этап развития промышленности Китая характеризовался ростом научно-технического потенциала, а также увеличением числа выпускаемых автомобилей. Так, В 1992 году было отмечено количество выпущенных авто, равное одному миллиону единиц.

К 2005 году Китай занял четвёртое место по объёму производства автомобилей, из которых 69% составляют легковые автомобили (轿车). В 2006 году Китай входит в тройку лидеров, имея объём производства свыше 7 миллионов авто, из которых более 71% – это легковой транспорт. В следующем году Китай займёт вторую позицию, уступая первенство Японии, но уже через год становится фаворитом на рынке с объёмом производства почти 14 миллионов авто.

На сегодняшний день Китай до сих пор остаётся одним из лидеров, производя около 28% от мирового количества автомобилей и примерно 32% от легкового транспорта, невзирая на спад производства на протяжении последних лет [4].

Кроме производства автомобилей у себя в стране, Китай активно занимается продвижением своей продукции с помощью экспорта (出口) и размещения производственных мощностей в других странах. К примеру, в Беларуси 17 ноября 2017 года состоялось торжественное открытие «БЕЛДЖИ» – завода, занимающегося полным циклом сборки автомобилей, то есть сваркой, окраской и сборкой. Предприятие разместилось между Борисовом и Жодино и занимает площадь, равную 118 га. В штате завода трудится более 1300 человек. На производстве используется высококачественное европейское оборудование, что позволяет повышать качество

выпускаемой продукции. Модельный ряд в Беларуси представлен шестью моделями Geely (吉利), собираемыми на местном заводе [5].

Несмотря на то, что производство автомобилей в КНР – сравнительно новая сфера, она уже успела сделать определённые успехи не только на местном, но и на мировом уровне. Очень важную роль в становлении китайской автомобильной промышленности сыграли иностранные инвестиции. Однако, несмотря на лидерство по масштабам выпуска продукции, китайские производители на данный момент не являются передовыми с точки зрения качества. Тем не менее, время показывает, что работы в данном направлении ведутся довольно плодотворно.

Литература

1. Китайский автопром: история взлета [Электронный ресурс]. // Полит Информ. – Режим доступа: <https://politinform.su/113309-kitajskijavtoprom-istorija-vzleta.html>. – Дата доступа: 04.04.2023.

2. Автомобильный Китай: от великого до смешного [Электронный ресурс]. // Сайт «За рулём». – Режим доступа: <https://www.zr.ru/content/articles/910335-ot-velikogo-do-smeshnogo/>. – Дата доступа: 04.04.2023.

3. 改革开放 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://baike.baidu.com/item/%E6%94%B9%E9%9D%A9%E5%BC%80%E6%94%BE/886098?fr=aladdin>. – Дата доступа: 04.04.2023.

4. Киселев Д. В., Ян Аньци. Автомобилестроение в КНР [Электронный ресурс]. / Д. В. Киселев // Журнал «Скиф. Вопросы студенческой науки». – 2020. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/avtomobilestroenie-v-knr/viewer>. – Дата доступа: 04.04.2023.

5. СЗАО «БЕЛДЖИ» – производитель и дистрибьютор GEELY в Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belgee.by/belgee/o-predpriyatii>. – Дата доступа: 04.04.2023.