

# ДОРОЖНАЯ КАРТА

ЕСЛИ ПРАВДА, ЧТО БУДУЩЕЕ — ЭТО ТО, К ЧЕМУ ВСЕ МЫ ПРИБЛИЖАЕМСЯ СО СКОРОСТЬЮ 60 МИНУТ В ЧАС, ТО ПРАВДА И ТО, ЧТО К БУДУЩЕМУ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ МЫ ПРИБЛИЖАЕМСЯ С НЕКОЙ ЕЩЕ БОЛЬШЕЙ СКОРОСТЬЮ, КОТОРУЮ, ОДНАКО, ТРУДНО УСТАНОВИТЬ ДАЖЕ ПРИ ПОМОЩИ ЧУТКОГО СПИДОМЕТРА. ОЧЕВИДНО, ЧТО ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ БОЛЕЕ ИЛИ МЕНЕЕ ЗНАЧИМЫХ ТРЕНДОВ, КОТОРЫЕ БУДУТ ВЛИЯТЬ НА ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ФОРМИРОВАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МИР В ОБОЗРИМОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ, НУЖНЫ САМЫЕ РАЗНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ И СИСТЕМЫ ОЦЕНОК.

АЛЕКСАНДР СТАВРОВ



СЕРГЕЙ ИСЦЕЛЕВ

ПЛОТНЫЙ ТРАФИК ПОСТЕПЕННО ПРЕВРАЩАЕТСЯ В ВАЖНЫЙ ЭВОЛЮЦИОННЫЙ ФАКТОР В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ

**ГОРЮЧЕГО СЛЕЗЫ** Баррель нефти остается самой популярной единицей меры в любом аналитическом отчете, посвященном автомобильной индустрии. Эту единицу в одинаковой степени можно рассматривать как мерило и прогресса, и регресса. В ближайшем будущем повышение цен на углеводороды — преимущественно негативный фактор. Практически для всех автопроизводителей оно сулит чувствительные издержки и потери. Европейские компании и вовсе в зоне риска. Высокие цены на нефть заставляют автоконцерны из Европы пересматривать производственные планы, некоторым из них они грозят банкротством.

Высокий уровень безработицы, нестабильная экономическая ситуация, инфляция и другие негативные факторы привели к существенному падению продаж. По данным Европейской ассоциации автопроизводителей, в первом полугодии 2012 года по отношению к соответствующему периоду прошлого года снижение продаж составило 6,8%. Ожидается, однако, что автомобильный рынок в Европе упадет еще больше: показатель проданных автомобилей понизится с 16 млн в 2007 году до 13 млн в конце текущего года. В этих условиях автоконцерны Европы неминуемо будут вынуждены сокращать производство. По самым оптимистичным прогнозам, выпуск нужно уменьшить на 1,5 млн автомобилей, что эквивалентно закрытию пяти сборочных заводов. Реальной же мерой было бы сокращение производства на величину падения продаж, то есть на 3 млн автомобилей. Между тем пока до тотальной демобилизации дело не дошло. Причем не столько по экономическим соображениям, сколько из-за мощного противодействия со

стороны политиков и профсоюзов. Так, планы концерна General Motors закрыть свой убыточный завод в Германии были заблокированы профсоюзом до 2017 года.

Перепроизводство и падение спроса уже привело к появлению значительного количества «стоков» и к ценовым войнам. Не случайно ассоциация европейских автопроизводителей в лице своего председателя Серджо Маркионе недавно обвинила немецкий концерн Volkswagen AG в агрессивной ценовой политике и желании увеличить свою долю на рынке за счет долгового кризиса в Европе. Руководство концерна Volkswagen AG отрицает все обвинения в демпинге, но дыма без огня не бывает. И, собственно, не важно, кто первым начнет переписывать ценники, факт состоит в том, что это наверняка будет происходить. Автолюбителям соседних с Европой стран, и прежде всего России, европейский кризис может принести и некоторую, пусть даже сиюминутную, выгоду. Избытки на рынках Европейского союза со всей очевидностью будут перенаправляться в страны с высоким и устойчивым спросом. Так что российские автолюбители вполне могут рассчитывать на хорошие предложения и скидки.

**РОССИЯ ВПЕРЕД!** Российскому авторынку до кризиса 2008 года прочили лавры крупнейшего рынка Европы. Обвал четырехлетней давности заставил аналитиков быть осторожнее в своих оценках. Но, как оказалось, только на время. Уже весной нынешнего года комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) сделал прогноз, по которому в стране в 2012 году

будет продано до 2,85 млн автомобилей, что превышает показатели рекордного 2008 года. Скептики, связывавшие хорошие показатели за март и апрель с сезонным всплеском активности и предсказывавшие спад продаж летом, были посрамлены. К июлю российский автомобильный рынок вырос на 14% с первым полугодием 2011 года. Председатель Комитета автопроизводителей АЕБ Йорг Шрайбер назвал объем продаж в 255 000 единиц «очень сильным результатом для летнего месяца», «лучшим показателем июля в истории российского рынка легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта».

Отечественный потребитель все больше фокусируется на продукции иностранных брендов. По сравнению с 2007 годом, например, доля продаж зарубежных марок выросла на 9%, до 79%, причем 45% произведено на заводах в России. Ожидается, что большая доля российских продаж — 33% — в 2012 году придется на автомобили сегмента C (яркие представители — Ford Focus, Chevrolet Cruze, Skoda Octavia, Renault Fluence). Развивающиеся рынки, однако, требуют значительного числа бюджетных моделей. Спрос на них в России будет обеспечивать не только АвтоВАЗ. Не так давно компания Nissan объявила о возрождении марки Datsun. Автомобили под этой маркой будут поступать на рынки развивающихся стран — Индии, Китая, Малайзии, России.

В успехах российского рынка прослеживается очевидная закономерность, на которую указал руководитель практики по оказанию услуг компаниям автомобильной отрасли компании PwC в России Стенли Рут. Выступая на конференции

«Инновационный автопром России — миф или реальность?», господин Рут представил прогноз увеличения доли развивающихся стран в объеме автомобильных продаж и автомобильного производства. По его оценкам, на страны БРИК в ближайшие пять лет будет приходиться до 40% выпущенных автомобилей. В прошлом году эта цифра составляла лишь 32%. И этот рост будет обусловлен снижением доли традиционных стран-производителей транспортных средств: США, Японии, Германии. Сдвиг производственных площадок неминуемо скажется и на развитии автомобильных технологий, уверен Стенли Рут, предсказывающий, что в ближайшие пять лет предпочтение будет отдаваться автомобилям с меньшим по объему, но более эффективным двигателем. Рост числа моторов с объемом до одного литра, по оценкам господина Рута, составит 75%, объемом 1,0–1,6 л — 45%, 1,6–2,0 л — 30%, тогда как количество автомобилей с двигателем объемом больше 4,0 л уменьшится на 13%.

**ТИШЕ, ДАЛЬШЕ, УМНЕЕ** На самом деле «деноминация» силовой установки в автомобильной индустрии — тренд вполне сложившийся. И связан он как раз с непомерными ценами на топливо, а также с карательными по своему размаху транспортными и экологическими налогами. По большому счету мы уже наблюдаем сегодня торжество турбонаддува в автомобильном мире, под знаком которого пройдет и ближайшее десятилетие. Чтобы быстро ехать, совсем необязательно иметь монструозный и прожорливый агрегат под капотом. Компактный, но сделанный из облег-