

# СТИЛЬ ВОЖДЕНИЯ

## АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ТЕХ ОТРАСЛЕЙ, КОТОРЫЕ, КАК ПРАВИЛО, БЫСТРЕЕ ДРУГИХ РЕАГИРУЮТ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ. ЕСЛИ ИДЕТ ПОДЪЕМ, ТО И ПРОДАЖИ ЛИЧНОГО АВТОТРАНСПОРТА РАСТУТ, ПРИ ЭТОМ СПРОСОМ НАЧИНАЮТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МАШИНЫ БОЛЕЕ ВЫСОКОГО, ПУСТЬ И НЕ ВСЕГДА ПРЕМИАЛЬНОГО, КЛАССА. ЕСЛИ ЖЕ ФИКСИРУЕТСЯ СПАД, ТО ПРОДАЖИ МАШИН СНИЖАЮТСЯ, ЧТО НАГЛЯДНО ДЕМОСТРИРОВАЛ РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК В КРИЗИСНЫЕ ГОДЫ. ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

Зачастую в современном виде отрасль становится полигоном для обкатки инновационных решений и технологий. Несмотря на то, что автомобилестроение все больше завязывается на глобальные цепочки поставок и укрупнение, и уже никого не удивляет приобретение относительно молодым китайским концерном европейской марки с солидной историей, рынки разных стран со сходными уровнями экономики серьезно отличаются по типу и составу автопарков.

**АМЕРИКАНСКАЯ КЛАССИКА** В США автомобиль по-прежнему является неотъемлемым атрибутом классической «американской мечты», хотя в последние годы и фиксируется определенный тренд на ужесточение экологических норм (яркий пример — «дизельгейт» с участием концерна VAG) и использование альтернативного углеводородному типу топлива, в первую очередь — электричества, где определенный прорыв в свое время продемонстрировала Tesla.

Тем не менее североамериканские автоконцерны видят будущее именно в традиционной для Штатов технике — тяжелых внедорожниках и больших пикапах. В апреле текущего года The Wall Street Journal сообщил, что американские производители автомобилей постепенно сворачивают выпуск так называемых пассажирских автомобилей (сравнительно небольших и экономичных седанов, купе, хетчбэков) и переходят на более рентабельные внедорожники и пикапы, доля которых на рынке продолжает расти.

Долгое время считалось, что небольшие автомобили — необходимый сегмент, если детройтская тройка хочет успешно конкурировать с японцами, а также привлекать молодежь и покупателей с ограниченным бюджетом. Однако на фоне снижения цен на бензин и повышения энергоэффективности внедорожников даже большие седаны вышли из моды.

Например, General Motors (GM) в течение 2018 года прекратит производство субкомпактных автомобилей Chevrolet Sonic, а в ближайшие несколько лет может отказаться и от седанов Chevrolet Impala, хотя этот автомобиль является не просто средством передвижения, а определенным символом для США. GM пока продолжит продавать в США Chevrolet Cruze и Chevrolet Bolt, а также седаны Buick и Cadillac.

Ford Motor, скорее всего, перестанет выпускать автомобили Fiesta для рынка США в течение ближайшего года, а в дальнейшем прекратит производство седанов Taurus. По Ford Fusion (известным в России как Ford Mondeo) руководство Ford пока не приняло окончательного



В КОНЦЕ АПРЕЛЯ ТЕКУЩЕГО ГОДА В РОССИИ НАКОНЕЦ-ТО БЫЛА УТВЕРЖДЕНА СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДО 2025 ГОДА

решения, ведь модель является главным конкурентом для неплохо продающихся в США Honda Accord и Toyota Camry.

При этом Ford и Fiat Chrysler на фоне успеха новых моделей Jeep и пикапов F-150 планируют все быстрее наращивать долю больших и дорогих машин. Fiat Chrysler еще несколько лет назад прекратил выпуск седанов Chrysler 200 и компактных автомобилей Dodge Dart, на очереди — Chrysler 300 и Dodge Charger.

Аналитики считают, что такое изменение стратегии может быть сопряжено с дополнительными рисками в случае изменения цен на энергоносители, регулирования или потребительских предпочтений. Впрочем, текущая статистика по большому счету не оставляет автогигантам США выбора: доля продаж седанов, купе и других категорий пассажирских автомобилей на американском рынке снизилась с 51% в 2012 году до 37% в 2017 году.

### ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННАЯ ЕВРОПА

Страны Европейского союза являются одними из самых продвинутых в части использования электромобилей, и практически в любом более или менее крупном городе можно встретить и достаточное количество самих машин, работающих на электричестве, и мест для их зарядки.

Однако несмотря на давние традиции моторостроения, европейцы оказались не готовы к начавшемуся по всему миру буму электромобилей именно в части необходимых комплектующих: аккумуляторы для европейских марок выпускают в основном в азиатских странах — в Японии (Panasonic), в Китае (BYD) и в Южной Корее (LG и Samsung).

В связи с этим в конце прошлого года Европейский союз объявил о намерении

создать объединенного европейского производителя аккумуляторов для электромобилей по образцу аэрокосмического концерна Airbus для того, чтобы не отдать этот перспективный рынок компаниям из Азии и США, особенно на фоне запуска уже упомянутой Tesla первой очереди сооружаемой в пустыне штата Невада совместно с Panasonic гигантской «гигафабрики», которая после выхода на проектную мощность в 2020 году должна будет ежегодно производить 500 тыс. аккумуляторов.

Аккумуляторная батарея — самый главный и дорогостоящий элемент электромобиля. От нее зависит цена машины и дальность пробега без подзарядки. Таким образом, складывается ситуация, когда быстро наращивающий в последнее время производство электромобилей европейский автопром будет не сам выпускать их главный и наиболее дорогостоящий элемент, а закупать его у сторонних производителей, отказываясь от важного звена в цепочке создания добавленной стоимости и попадая в зависимость от зарубежных производителей. По оценкам экспертов, объем рынка батарей для электромобилей составит в 2025 году около €250 млрд.

При этом идею объединенного производителя батарей, например в Германии, поддерживают далеко не все автопроизводители. Так, BMW Group заявляла, что компания действительно закупает батареи для электромобилей у Samsung, но добавленную стоимость обеспечивают разрабатываемая уже в Европе электроника, регулирующая работу аккумуляторов, а также другие собственные системы.

Концерн Volkswagen, объявивший выпуск электромобилей основным направлением своего развития, в вопросе аккумуляторов пока не определился. Сейчас VW покупает их также у Samsung, но в 2018 году начнет экспериментальный выпуск малых партий аккумуляторов на собственном заводе, чтобы впоследствии решить, имеет ли смысл самостоятельное крупносерийное производство. Цель автоконцерна — в 2025 году оснащать электродвигателями 25–30% выпускаемых автомобилей. Это означает, что компании потребуются 2–3 млн батарей в год, для производства которых понадобится не одно, а сразу несколько предприятий.

На востоке Германии у «дочки» Daimler AG — Accumotive — уже действует предприятие по производству литий-ионных батарей. В мае прошлого года началось сооружение второго завода стоимостью €500 млн, который будет поставлять аккумуляторы для электромобилей марок Mercedes-Benz и Smart.

Но в любом случае, по оценкам экспертов, европейский автопром без батарей для своих электромобилей не останется. Например, южнокорейская компания LG Chem строит в Польше крупнейший в Европе завод по производству до 100 тыс. батарей в год, который планируется запустить в текущем году.

**КИТАЙСКИЕ ОСОБЕННОСТИ** Мировые продажи легковых автомобилей в 2017 году перевалили за отметку в 90 млн штук, при этом около четверти от этого количества было реализовано в Китае. Еще десять лет назад доля Поднебесной в общемировом масштабе не превышала 15%. Авторынок Китая в настоящее время продолжает расти, но власти страны ужесточают экологические требования к автотранспорту и к 2025 году ставят целью продажи не менее 7 млн автомобилей в год с нулевыми или минимальными вредными выбросами. Под такие требования вынуждены подстраиваться и европейские производители, работающие в Китае.

Компания Volkswagen заявила, что вместе с партнерами в Китае к 2020 году вложит €15 млрд в развитие автомобилей, работающих на новых источниках энергии, и технологий беспилотного управления транспортом. К этому сроку немецкий автогигант планирует представить на китайском рынке 15 качественно новых моделей авто, а к 2025 году — 40 моделей автомобилей на новых источниках энергии. В рамках этих планов VW запустил в Китае новый бренд электромобилей SOL, а первой моделью в линейке стал внедорожник E20X. Его выпускает компания Anhui Jianghuai Automobile Group Corporation — первое совместное предприятие с участием капитала Volkswagen в Китае в области производства авто на новых источниках энергии. → 34