

# авто | коммерческий транспорт

## Мировой авторынок готовится к войне

На ведущих мировых автомобильных рынках началось снижение спроса. Вполне вероятно, это признак надвигающегося глобального кризиса мирового автопрома, куда его подталкивают торговые войны, развитие сервисов совместного потребления, а также наступление электрокаров.

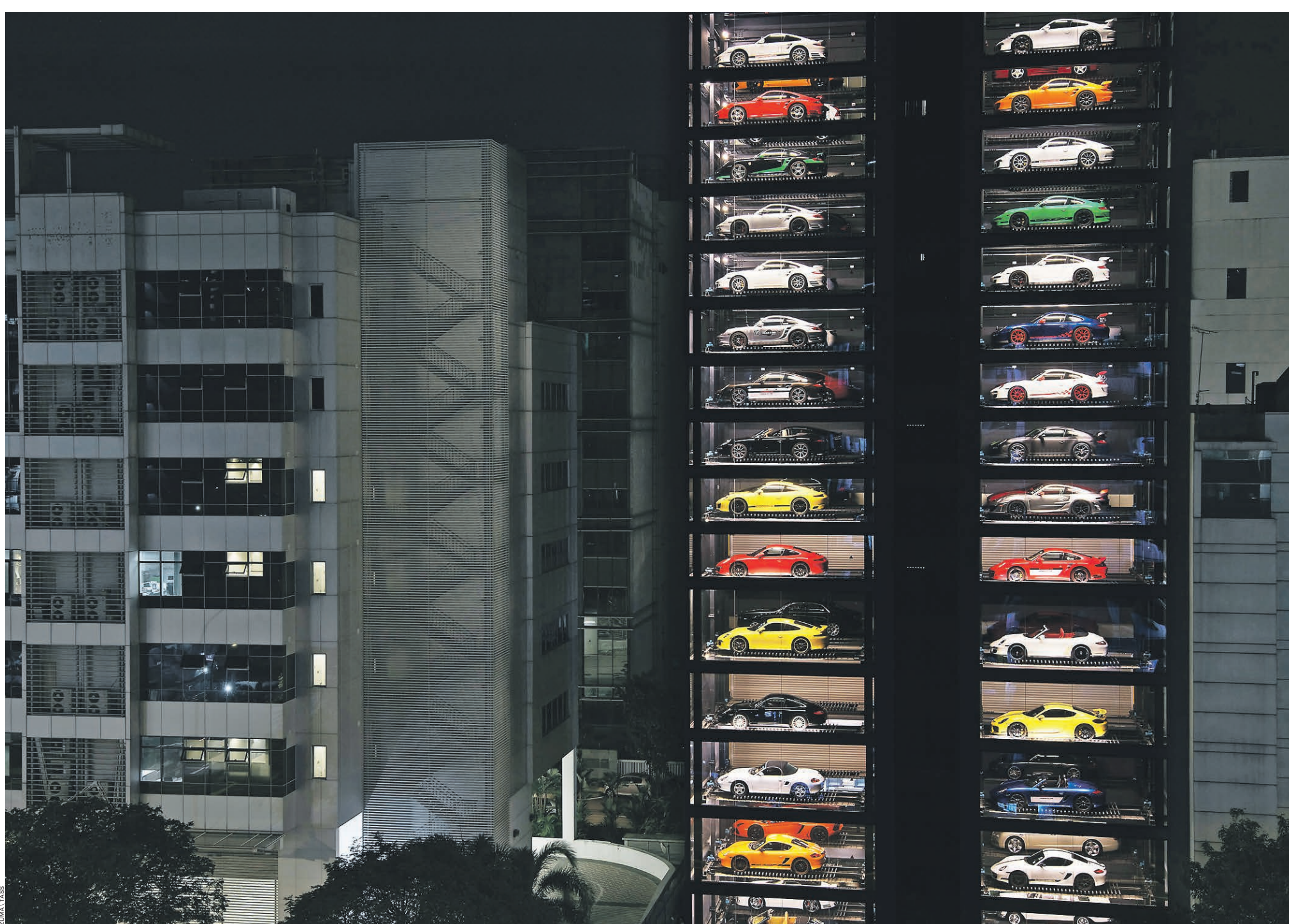
— тенденции —

Текущий год останется в истории мирового автопрома временем, которое вряд ли захочется вспоминать: после последних лет устойчивого роста в 2019 году на девяти из десяти ведущих мировых авторынков продажи остановились или начали снижаться. По данным JATO Dynamics, самый значимый авторынок в мире — Китай — по итогам первого полугодия 2019 года упал на 13%, до 10,5 млн машин, рынок номер два — в США — сократился на 3%, до 8,1 млн. На мировом рынке номер пять — в Индии — продажи обрушились на 10%, до 1,5 млн единиц. В отрицательную зону едет Европа: из-за проблем с «Брекситом» худшие показатели в истории демонстрирует рынок Великобритании (1,2 млн, -3%), на 2% и на 3% соответственно падают рынки Франции и Италии (см. график 1).

Увы, по прогнозам аналитиков, тенденция сжатия ведущих мировых рынков в ближайшее время сохранится. Например, специалисты международной консалтинговой компании Alix Partners в своем недавнем исследовании Global Automotive Outlook 2019 прогнозируют, что в ближайшие два года рынок Китая сократится на 10%. В абсолютных цифрах это означает, что в этой стране ежегодно окажутся невостребованными порядка 2 млн автомобилей — для сравнения: это объем, схожий с общим рынком машин в России.

Рынок США, в свою очередь, в течение ближайших пяти лет будет сокращаться на 1–3%. Под большим вопросом и развитие продаж автомобилей в Старом Свете: согласно прогнозам, в лучшем случае ведущие европейские рынки останутся с прежними показателями продаж, в худшем — его тоже ждет плавное снижение.

Производственные программы ведущих мировых автопроизводителей уже начали реагировать на снижение покупательской активности. За последние три года в разных странах оказались закрытыми порядка полутора десятков автомобильных предприятий, которые оставили без работы 120 тыс. сотрудников. Например, японская Honda на днях объявила об остановке своего завода в Турции, о сокращении на своих предприятиях более 5 тыс. рабочих мест сообщила британская ком-



Мировой авторынок засмотрелся вниз

пании для них исчисляются миллиардами долларов, и удар для них оказался сильнее, чем даже для производителей электроники вроде компании Apple, размещающих заказы на китайских заводах.

Европейские же автомобильные компании, в свою очередь, с ужасом ждут исполнения обещаний американского руководства поднять импортные тарифы для них. Сейчас торговые пошлины для европейских автомобилей в США составляют 3%, а на американские, ввозимые в Европу, — 10%. И на это несправедливое положение дел еще во время своей предвыборной кампании неоднократно обращал внимание президент Дональд Трамп, делая эпатажные заявления о том, что для немецких автопроизводителей пошлины могут быть повышены до уровня 35%. Впрочем, в последнее время эта риторика несколько смягчилась: согласно последним заявлениям американского руководства, пошлины на автомобили из ЕС могут быть увеличены до 25%. Но и такой уровень тарифа станет сокрушительным ударом для европейско-

войны между Вашингтоном и Пекином последний обещает повысить пошлины на американские автомобили. Так что теоретически для европейских автомобильных марок в Китае может появиться свободное место в результате спада продаж здесь американских машин. Однако проблема в том, что китайская экономика замедляется и здесь падает спрос в том числе на автомобили, так что сильно рассчитывать на китайский авторынок европейским компаниям не стоит, к тому же в самом Китае поднимают голову местные автопроизводители, которые не только отъедают все более значимые доли своего домашнего рынка, но и уже начинают составлять конкуренцию традиционным автомобильным брендам в других странах.

### Дорога к коммунизму

Влияние на спрос на новые автомобили в мире все сильнее оказываются овладевающие массами и новые «коммунистические» формы совместного владения транспортными средствами. В целом так называемая шеринговая экономика находится в мире на большом подъеме. По прогнозам консалтинговой компании PwC, в 2025 году оборот сервисов совместного владения различными товарами будет составлять \$335 млрд — примерно столько же, сколько будут генерировать схожие сервисы, работающие в тех же секторах экономики по традиционной модели. При этом, например, в среднем экономика шеринга в Европе в ближайшие десять лет будет расти на 35% в год, и это почти в десять раз быстрее, чем вся экономика Евросоюза.

Услуги совместного потребления бурно развиваются, например, в сфере недвижимости: здесь, скажем, капитализация сервиса Airbnb уже превысила \$30 млрд, что выше, чем показатели капитализации сети отелей Hilton (около \$25,5 млрд). Рас-

тет популярность сервисов шеринга и в сфере личного транспорта.

По данным компании IHS Markit, если два года назад мировой автопарк каршеринга от специализированных компаний составлял около 300 тыс. автомобилей, то к 2040 году он вырастет до 10 млн автомобилей, а совокупный пробег шеринговых машин достигнет около 17,7 млрд км в год. Помимо организованного каршеринга, когда машины предоставляются компанией, в ближайшее время будут бурно развиваться и сервисы, когда сами владельцы авто будут предоставлять, например, соседу возможность поехать за умеренную плату на своей машине, но и уже начинают составлять конкуренцию традиционным автомобильным брендам в других странах.

Видя подобную перспективу, мировые автогиганты начинают сокращать инвестиции в развитие производств традиционных машин. По данным компании Ernst and Young, в прошлом году автомобильными компаниями было осуществлено 118 инвестиционных проектов в традиционные автомобилестроение на \$22,4 млрд, что на 16% меньше, чем годом ранее. В то же время инвестиции в производство электромобилей только за последний год фактически удвоились: они выросли на 94% и составили \$8,4 млрд. «Полной уверенности в том, как будет выглядеть автомобильный рынок через 10–15 лет,

ни продолжат подвергаться жесткой критике за его влияние на окружающую среду, в особую немилость попали дизельные моторы после череды скандалов с заниженными данными о его вредных выбросах. И в течение ближайших двух лет в Европе должны вступить в силу новые жесткие экологические ограничения, которым все сложнее будет соответствовать автопроизводителям.

На фоне этой критики оживляются продажи электромобилей, за которыми аналитики уже однозначно закрепили звание будущего мирового автопрома. Сейчас доля электромобилей в общих мировых про-

данных продолжает подвергаться жесткой критике за его влияние на окружающую среду, в особую немилость попали дизельные моторы после череды скандалов с заниженными данными о его вредных выбросах. И в течение ближайших двух лет в Европе должны вступить в силу новые жесткие экологические ограничения, которым все сложнее будет соответствовать автопроизводителям.

### Последние подсчеты показывают, что обслуживание автомобиля при его активном использовании в среднем не более трех часов в день становится невыгодным

дажах невелика: по данным Bank of America Merrill Lynch (BoFA ML), в настоящее время продажи электромобилей занимают всего порядка 1% от мирового рынка, однако к 2030 году они, по прогнозам аналитиков, будут занимать более трети рынка (34%), а через 30 лет, к 2050 году, им прочат уже 90% рынка (см. графики 3 и 4).

Видя подобную перспективу, мировые автогиганты начинают сокращать инвестиции в развитие производств традиционных машин. По данным компании Ernst and Young, в прошлом году автомобильными компаниями было осуществлено 118 инвестиционных проектов в традиционные автомобилестроение на \$22,4 млрд, что на 16% меньше, чем годом ранее. В то же время инвестиции в производство электромобилей только за последний год фактически удвоились: они выросли на 94% и составили \$8,4 млрд. «Полной уверенности в том, как будет выглядеть автомобильный рынок через 10–15 лет,

Традиционные автопроизводители в самое ближайшее время окажутся в тяжелой ситуации не только потому, что им придется перестраивать свои производственные процессы под новые типы электрического транспорта, но и также в связи с тем, что в электрической реальности их ждет жесткая конкуренция с новыми игроками, которыми выступают самые разные компании, например те же производители бытовой техники. Скажем, выпускающая пылесосы британская компания Dyson строит в Великобритании большой завод по выпуску электрокаров. По мнению Дениса Мигалы, руководителя компании Fresh Auto, в ближайшие годы крупные автомобильные корпорации будут сливаться и объединяться, а выигрывают те, которые будут ориентироваться на цифровизацию сервисов транспортных услуг и создания для них развитой экосистемы.

Алексей Грамматчиков

### Производственные программы ведущих мировых автопроизводителей уже начали реагировать на снижение покупательской активности

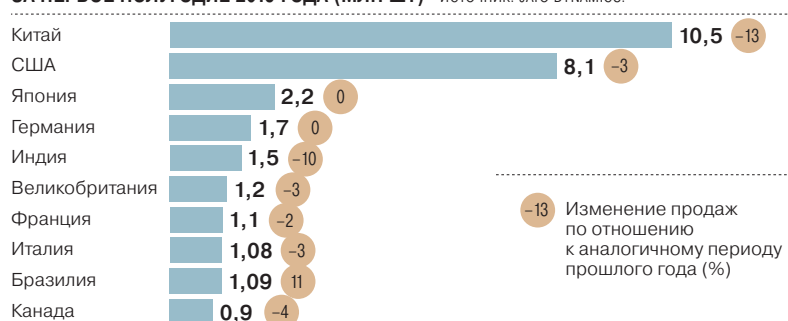
пания Jaguar Land Rover. Наконец, американская корпорация General Motors объявила о планах закрытия своих заводов в Детройте, а также в штатах Огайо, Мэриленд и Мичиган, что привело в бешенство президента Дональда Трампа, который пообещал оказывать давление на руководство ведущего автопроизводителя Северной Америки, чтобы эти планы не осуществились.

### И за компоненты ответа

Замедление роста мирового автопрома имеет ряд ключевых причин. Во-первых, неустойчивая позиция ведущих автомобильных компаний связана с разворачивающимися в мире торговыми войнами и общим замедлением развития мировой экономики. Так, запущенная США против Китая торговая война бумерангом ударила по многим секторам американской экономики, в том числе по автомобильной отрасли. Последние производят в Китае широкий перечень автокомпонентов, оказавшихся в списке товаров, пошлины на которые были повышены для ввоза в США летом прошлого года. В результате, согласно недавнему опросу Американской торговой палаты в Шанхае, именно представители автомобильной индустрии заявили, что в первую очередь они пострадали от тарифных ограничений на поставки автомобильных запчастей: убытки за последние меся-

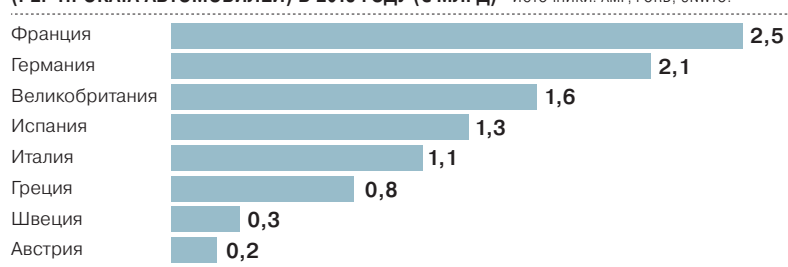
### ПРОДАЖИ НОВЫХ АВТО НА 10 КРУПНЕЙШИХ МИРОВЫХ АВТОРЫНКАХ, ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2019 ГОДА (МЛН ШТ)

ИСТОЧНИК: JATO DYNAMICS



### ОБЪЕМ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА КАРШЕРИНГА МЕЖДУ ВЛАДЕЛЬЦАМИ АВТО (P2P ПРОКАТА АВТОМОБИЛЕЙ) В 2018 ГОДУ (€ МЛРД)

ИСТОЧНИКИ: AMF, FORD, UNINOT



### В экологической узде

Тяжелый груз, который сейчас приходится везти мировому автопрому, — это и действия регуляторов в большинстве развитых стран, которые продолжают ужесточать экологические нормы в отношении автомобилей с традиционным двигателем внутреннего сгорания. Послед-

### ПРОДАЖИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В МИРЕ (МЛН)

ИСТОЧНИК: BOFAML



### ДОЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В МИРОВОМ ОБЪЕМЕ ПРОДАЖ НОВЫХ МАШИН (%)

ИСТОЧНИК: BOFAML

