

Мировое сражение в автопроме

Травма электрификации

Пандемия, кризис в цепочках поставок, энергетический кризис, война на Украине – все эти факторы обусловили ускорение мировой реструктуризации в автомобильном секторе.

Реконверсия, навязанная сверху

Согласно наиболее распространённой точке зрения, электрификация автомобиля навязана необходимостью разрешения проблем глобальной автомобилизации. В конце I-го квартала 2022 года по миру передвигалось около 1,1 млрд автомобилей: 114 машин на 1 тыс. человек. В Европе – 570 на 1 тыс. человек. Если европейский уровень автомобилизации станет общемировым, то единиц автотранспорта будет более 4,5 млрд. Это означает грандиозные перспективы рынков и прибылей для мировой автомобильной промышленности, а также потенциальные геополитические конфликты из-за неравномерного распределения нефти в мире и колоссальную дорожную загруженность в городах, которая *«превратит автодвижение в автонеподвижность»* (Attias D. *The Automobile Revolution*, 2017). И, видимо, электрификация автомобиля будет навязана необходимостью снижения нефtezависимости. Но марксистский анализ показывает, что скачок в электрификацию используется в мировом сражении в автопроме, которое ведут крупные группы и державы, взять хотя бы китайское вторжение в сектор.

Кризис в мировой автомобильной промышленности последних пяти лет не может объясняться лишь закрытием заводов во время пандемии, нехваткой полупроводников и ростом цен на сырьё – эти факторы лишь ускорили и обострили уже протекавшие процессы. Кризисные тенденции были видны ещё в 2018–2019 годах. Причины имеют структурный, а не конъюнктурный характер – это переход от двигателя внутреннего сгорания к электродвигателю и, как следствие, неизбежная реконверсия всех заводов, связанных с сектором; это процесс разрушения старого постоянного капитала и создания нового, создающий дисбаланс по всей цепочке создания стоимости: от производства деталей до сборки.

После мирового роста в производстве автомобилей в 2010–2017 годах с 77,6 до 97,3 млн (+25,4 %) последовало падение на 5,7 % с 2017-го по 2019 год. Наибольшее падение было зафиксировано в Германии (-17,5 %) и Китае (-11,4 %). Два локомотива Китай и Германия были центрами кризиса ещё до пандемии ковида. В 2021 году в мире произвели 80,2 млн автомобилей против 97,3 млн в 2017-ом – падение составило 17,6 %. В Китае спад составил 10,1 %, в ЕС – 29,9 %, в США – 18,1 %, а наибольший спад пришёлся на Германию: -41,4 %.

Данные по ФРГ следует рассматривать не только в контексте пандемийного локдауна: они отражают решимость крупных немецких автомобильных групп продолжать движение в направлении индустрии 4.0 с цифровизацией производственных процессов наряду с электрификацией транспорта. Обвал производства в 2021 году до 3,3 млн автомобилей в Германии соответствует производству 13,3 млн автомобилей во всех регионах мира тремя основными немецкими производителями, Volkswagen, BMW и Mercedes, которые посредством индустрии 4.0 строят “мировые фабрики”. Их основные производственные мощности всё чаще располагаются за пределами ФРГ, а в самой Германии остаётся производство с высокой добавленной стоимостью, проведение исследований и мозг всей мировой организации.

Эту модернизацию навязывает Европейская комиссия в рамках экологической промышленной политики. По словам Мелани Пихлер, Норы Кренмайр, Этьена Шнайдера и Ульриха Бранда (*EU industrial policy: Between modernization and transformation of the automotive industry*, 2021), европейская промышленная политика сосредотачивается на эффективности и переходе к технологиям с низким уровнем выбросов, которые способствуют конкуренции и экономическому росту. Индустриальная стратегия Еврокомиссии направлена на то, чтобы Европа *«становилась более конкурентоспособной по мере превращения промышленности в более зелёную и цикличную»*, а также на *«формирование ведущих рынков чистых технологий и гарантирование мирового лидерства нашей промышленности»* (*A New Industrial Strategy for Europe*, 2020).

Автомобильная промышленность ни разу за свою историю – за исключением периода второй мировой войны, когда во всех странах она была мобилизована правительствами на военное производство – не находилась в ситуации, когда именно государственная промышленная политика навязывала, какой двигатель должен преобладать. Сегодня правительства делают это с помощью введения строгих правил, регулирующих выбросы.

Последние пять лет

8 июня 2016 года член правления BMW Иан Робертсон написал в *Automotive News*, что «в следующем десятилетии, вероятно, будет больше перемен и подвижек, чем случилось за весь прошлый век». За последние 5 лет отношения между автопроизводителями уже изменились. Капитализм – это производство и воспроизводство капитала, каждый товар обладает *потребительной* и *меновою* стоимостью: сравнение производителей только по объёмам выпуска автомобилей даст искажённую картину происходящего. Удельная стоимость моделей зависит от доходов потребителя, на которого они рассчитаны, в соответствии со старой стратегией Альфреда Слоуна: «Автомобиль для каждого кошелька». Электрический переход не затрагивает слои с высоким доходом и верхние сегменты рынка, влияя на сегмент для страт с низким и средним уровнем дохода.

При падении объёмов производства доходы BMW, Audi и Mercedes-Benz выросли в среднем почти на 25 % по сравнению с допандемийным 2019 годом, согласно анализу банка Stifel для *Financial Times* от 26 декабря 2021 года. Средний доход с одного автомобиля марки Mercedes-Benz вырос с почти 38 тыс. евро в 2019-ом до более чем 54 тыс. евро в 2021 году, а Audi – с более чем 46 тыс. до примерно 57,5 тыс. По сравнению с прошлым годом операционная прибыль Porsche за первые девять месяцев 2022 года выросла на 41 % и составила 5,05 млрд евро. Mercedes обещает высокие прибыли вопреки мрачным прогнозам (*Automotive News*, 08.10.2022). Можно считать это стратегическим выбором: крупные участники ставят на высокие прибыли в верхней части рынка для финансирования электрического перехода.

С 2017 по 2021 год продажи группы Volkswagen упали с 10,9 до 8,3 млн автомобилей, тогда как оборот вырос с 240 млрд до 296 млрд долларов (+23,3 %), при этом средний показатель на один автомобиль вырос с 22 тыс. до 35,6 тыс. долларов. В 2021 году, несмотря на локдаун и коронакризис, чистая прибыль Volkswagen составила 17,5 млрд долл., то есть более 2 тыс. долл. с каждого автомобиля. В 2017 году, до пандемии, чистая прибыль VW составила 5,7 млрд долл., 523 долл. за автомобиль; в 2018 году с 11 млн автомобилей прибыль составила 13 млрд, 1,2 тыс. долл. за автомобиль.

У группы Volkswagen есть 12 марок. В 2021 оборот двух элитных – Porsche и Audi – составил 100 млрд долл. при 2 млн проданных автомобилей, тогда как марка Volkswagen получила прибыль в 90 млрд долл. при 4,9 млн проданных автомобилей. Стоит отметить сильный рост компаний, которые впоследствии войдут в Stellantis (слияние PSA-Citroën с Opel и FCA): за пять лет с 2017 до 2021 года их оборот вырос на 44 %.

С другой стороны, оборот Альянса Renault-Nissan-Mitsubishi снизился на 16,6 %. Американские компании Ford и General Motors также переживают резкий спад (-10,5 % и -23,5 % соответственно). Для американских производителей переход будет болезненным: Tesla Motors не может направить электрический переход американской автомобильной промышленности самостоятельно: игра также ведётся в Детройте при участии General Motors и Ford.

Неравномерные темпы электрификации

В области электрификации мы также видим активный рост Volkswagen и Stellantis, бросающих вызов Tesla, и потерю импульса альянсом Renault-Nissan-Mitsubishi, который ранее под руководством Карлоса Гона был пионером в области электрификации. В 2015 году альянс стал ведущим мировым производителем электрифицированных автомобилей (электрических и гибридных) с 65.118 проданными автомобилями, опередив компанию Tesla с 48.055 автомобилями. К 2021 году альянс опустился на девятое место с 236 тыс., уступив группе Stellantis.

С 2016 по 2021 год, когда мировое производство всех автомобилей снизилось, продажи электрифицированных автомобилей – как гибридных (PHEV), так и чисто электрических

(BEV) – выросли с 792 тыс. до 6,75 млн, а их доля в общем количестве всех зарегистрированных автомобилей со всеми двигателями с 0,9 % достигла 8,3 %.

В 2021 году Volkswagen с 757.994 электрифицированными автомобилями стала вторым по величине производителем в мире, догоняя Tesla с 936.172. Китай является крупнейшим рынком электромобилей, на который приходится 50 % мировых продаж.

Климат и, значит, идеология борьбы с изменением климата – это новый фронт противостояния между крупнейшими мировыми державами за научное и технологическое превосходство, разворачивающегося посредством цифровизации и энергетического перехода.

Январь 2023 г.

Автомобильная продукция (в млн ед.)	2010	2017	2018	2019	2020	2021	Процентная разница по периодам			
							2010 2017	2017 2019	2019 2020	2017 2021
КНР	18,26	29,02	27,81	25,72	25,23	26,08	+58,9	-11,4	-1,9	-10,1
ЕС	15,50	16,68	16,25	15,78	12,23	11,70	+7,6	-5,4	-21,9	-29,9
- ФРГ	5,59	5,65	5,12	4,66	3,74	3,31	-4,4	-17,5	-19,7	-41,4
- Испания	2,39	2,85	2,82	2,82	2,27	2,10	+19,2	-1,1	-19,5	-26,3
- Франция	2,23	2,23	2,27	2,20	1,32	1,35	=	-1,3	-40,0	-39,5
- Великобритания	1,39	1,75	1,60	1,38	0,99	0,93	+25,9	-21,1	-28,3	-46,9
- Италия	0,84	1,14	1,06	0,92	0,78	0,80	+35,7	-19,3	-15,2	-29,8
США	15,46	11,19	11,31	10,88	8,82	9,17	-27,6	-2,8	-18,9	-18,1
Япония	7,74	9,69	9,73	9,68	8,07	7,85	+25,2	-0,1	-16,6	-19,0
Индия	3,56	4,78	5,17	4,52	3,39	4,40	+34,3	-5,4	-25,0	-7,9
Южная Корея	4,27	4,11	4,03	3,95	3,51	3,46	-3,7	-3,9	-11,1	-15,8
Прочие	12,79	21,83	21,32	21,25	16,29	17,49	+70,7	-2,7	-23,3	-19,9
Всего	77,58	97,30	95,62	91,78	77,63	80,15	+25,4	-5,7	-15,4	-17,6

ПРОДАЖИ

млрд долларов		2017	2021	Разница в % 2017-2021
1	VW GROUP	240	296	+23,3
2	Toyota	250	282	+12,8
3	Mercedes	170	179	+5,3
4	Stellantis	123	177	+43,9
5	Альянс Nissan- Renault-Mitsubishi	181	151	-16,6
6	Ford	152	136	-10,5
7	BMW	104	131	+26,0
8	Honda	128	130	+1,6
9	GM	166	127	-23,5
10	SAIC	123	121	-1,6
11	Hyundai-Kia	81	103	+27,2

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

Продажи в 2021 г.

		Доля в %	
1	Tesla (США)	936 172	13,9
2	VW (ФРГ)	757 994	11,2
3	SAIC-GM-Wuling (КНР)	638 086	10,1
4	Toyota (Япония)	674 450	10,0
5	BYD (КНР)	593 878	8,8
6	GM (США)	516 600	7,6
7	Stellantis (Нидерланды)	360 953	5,3
8	BMW (ФРГ)	328 316	4,9
9	Альянс Nissan-Renault-Mitsubishi (Фр.-Яп.)	236 000	3,5
10	Hyunday (Ю. Корея)	160 000	2,4
	прочие	1 502 551	22,3
	всего	6 750 000	100,0

Продажи в 2016-2021 гг.

Тыс.		Доля в %
2016	792	0,9

2017	1 263	1,3
2018	2 082	2,2
2019	2 276	2,5
2020	3 240	4,2
2021	6 750	8,3
<i>Из которых:</i>		<i>Доля в %</i>
КНР	3 396	50,3
Европа	2 232	33,1
Сев. Америка	735	10,9
прочие	387	5,7

Источник для всех таблиц: наша обработка данных OICA, Forbes, Jato, EV Volume.com
