

## **Мировое сражение в автопроме**

### **Стратегии Tesla и BYD**

Если взять в качестве показателя товарооборот, то в мировом рейтинге десяти крупнейших автомобильных компаний есть два производителя, которые были созданы лишь в 2003 году: американская Tesla Motors и китайская BYD Auto.

Все СМИ подчёркивали, что в четвёртом квартале 2023 года BYD продала 526.409 полностью электрических автомобилей против 484.507 у Tesla (*Bloomberg*, 2.01.2024). Но сравнение двух компаний с разными стратегиями, рынками и историей должно выходить за рамки количества проданных машин.

#### **Производственные мощности Tesla Motors**

В 2013 году Tesla произвела 22.000 автомобилей, в 2022 году – 1,3 миллиона, в прошлом году – 1.845.985. Сейчас это выглядит безусловной историей успеха, хотя многие производители и относились к ней скептически. Что касается дальнейших перспектив, то вопрос стоит иначе: всё будет зависеть от того, насколько расширение производственных мощностей позволит ещё больше снизить себестоимость.

По данным сайта “InsideEVs” компании Motorsport Network от 23 октября 2023 года, сегодня Tesla Motors располагает следующими производственными мощностями: Tesla Factory во Фримонте, Калифорния, с производственной мощностью 650.000 автомобилей, Tesla Giga Шанхай, Китай, 950.000; Tesla Giga Берлин, Германия, производственная мощность 375.000; Tesla Giga Техас, производственная мощность 375.000. Общая производственная мощность составляет 2.350.000 автомобилей. При производстве в 2023 году 1.845.985 электромобилей Tesla, по всей видимости, использовала свои мощности на 79 %, что выше среднего мирового показателя в 62 % среди всех производителей и находится на уровне 70–80 %, который считается оптимальным (Automotive Intelligence Center).

Шансы Tesla на увеличение производства в 2024 году не очень высоки: звучит прогноз в 2,2 миллиона, поскольку завод, который она строит в Мексике, с инвестициями в 5–10 миллиардов долларов, должен выйти на производство в 2025–2026 годах. Запуск завода – сложный процесс, который включает не только собственно строительство, но и получение разрешений от правительства, а также финансирования: это политико-финансовый, а не исключительно инженерный процесс.

В 2023 году Илон Маск в поисках возможностей для расширения производственных мощностей Tesla встречался с президентом Франции Эмманюэлем Макроном (трижды), президентом Турции Реджепом Тайипом Эрдоганом, премьер-министром Италии Джорджией Мелони и индийским лидером Нарендрой Модди. Тем временем Tesla начала процедуру получения разрешений в Государственном ведомстве по охране окружающей среды Германии, чтобы расширить завод в Грюнхайде, в земле Бранденбург, недалеко от Берлина. Как показывает история с Карлосом Гоном (см. “Пролетарский интернационализм” № 80, апрель 2021 г.), на таком турбулентном рынке, как рынок электромобилей, выживание не гарантировано ни одному производителю или “капитану” отрасли. Сегодняшний герой завтра может быстро стать преступником, и то, что случилось с Гоном, однажды может случиться и с Маском.

Что касается электромобилей, то Tesla до сих пор сопутствовал успех: единственной компанией, которой удалось угнаться за ней, была китайская BYD, чьё производство одних только электромобилей в 2023 году составило 1.574.822 единицы.

#### **Истоки Tesla**

В 2003 году компанию Tesla основал не Маск, а два инженера из Кремниевой долины, Мартин Эберхард и Марк Тарпеннинг, которые хотели доказать, что «электромобили могут быть лучше, быстрее и интереснее в управлении, чем бензиновые».

Первоначально идея не была экологической, а отражала гедонистический климат Калифорнии. По мнению двух инженеров, на рынке существовало место для спортивного электромобиля, предназначенного для богатых калифорнийцев, поскольку по своей

природе электромотор имеет значительно более высокие показатели разгона, чем даже Ferrari или Lamborghini с двигателем внутреннего сгорания.

Поскольку ограничителем электрификации автомобилей выступает высокая стоимость батарей, изучая этот вопрос, Эберхард пришёл к выводу, что производители до сих пор не решили проблему, потому как начинали с продукции массового потребления, а не с автомобилей класса люкс. Эберхард намеревался перевернуть игру: занимаясь бытовой электроникой, он видел, что новые продукты сперва распространяются среди слоёв населения с высокими доходами в виде дорогих образцов, например iPhone, а затем распространяются в виде массовых продуктов по сниженным ценам за счет экономии на масштабе.

Идея калифорнийского инженера заключалась в том, чтобы выпустить дорогой спортивный автомобиль стоимостью около 100.000 долларов, который будет продаваться богатым калифорнийским снобам, равнодушным к ценам. Для автомобиля стоимостью 100.000 долларов, рассуждал Эберхард, проблема цены аккумулятора будет второстепенной. Поэтому вместе со своим другом Тарпеннингом он решил основать компанию Tesla Motors, названную в честь изобретателя Николы Теслы. Компания была зарегистрирована в штате Делавэр 1 июля 2003 года. Но им нужны были деньги, а их не хватало: требовался инвестор, готовый взять на себя риски, и его удалось найти в лице Илона Маска.

Когда был выпущен прототип Roadster, первый электромобиль Tesla, Маск начал рассматривать предприятие более серьёзно. Хорошо разбираясь в финансовом рынке, он знал, что компания, выпускающая всего несколько тысяч дорогих автомобилей, привлечёт инвесторов, заинтересованных не в тысячах или миллионах долларов, а в миллиардах.

Как объясняет Тим Хиггинс в своей книге «Игра власти», вышедшей в 2021 году, Маск разработал стратегию, которая позже стала известна как «секретный генеральный план Tesla Motors». Она состояла из трёх этапов: первый – создание дорогого спортивного автомобиля стоимостью около 90.000 долларов для привлечения внимания СМИ и общественности; второй – создание роскошного седана стоимостью 45.000 долларов для конкуренции с немецкими автомобилями класса люкс, Mercedes, BMW и Audi; третий – после создания бренда на первых двух этапах – создание автомобиля третьего поколения, который могли бы купить широкие массы. Стратегию, которую конкуренты не брали в расчёт или недооценивали, Tesla смогла реализовать на сегодня в рамках первых двух этапов. Сейчас она находится на третьем этапе, самом сложном: создать электромобиль за 25.000 долларов. И именно на этом этапе компания обнаружила у себя на пути BYD и ещё встретит других крупных мировых производителей.

## **Истоки BYD**

В 2023 году BYD произвела 1,6 миллиона автомобилей, работающих исключительно на аккумуляторах, по сравнению с 1,8 миллионами автомобилей Tesla.

Путь BYD отличался от пути Tesla Motors. Мы не можем определить её производственные возможности, но, согласно *Financial Times* от 4 января, китайские компании по производству электромобилей имеют избыток мощностей и нацелены на зарубежные рынки.

Компания BYD была основана в феврале 1995 года химиком Ван Чуаньфу с капиталом в 300.000 долларов, одолженных у друга, и тогда насчитывала 20 сотрудников. В первые годы своей трудовой деятельности Ван жил в Пекине и был государственным исследователем редкоземельных металлов, которые имеют решающее значение для аккумуляторов и бытовой электроники. Основанная им компания на ранних этапах специализировалась на производстве перезаряжаемых батарей для ноутбуков и мобильных телефонов. В отличие от Маска, Ванг не очень известен и не отождествляет себя с брендом BYD, что может быть даже плюсом.

В январе 2003 года BYD занялась автомобильными технологиями, выкупив обанкротившуюся Qinchuan Auto Company. В 2008 году американский финансист Уоррен Баффет приобрёл 10 % акций BYD, а в июне 2011 года BYD Ltd была зарегистрирована на Шэньчжэньской фондовой бирже.

Чтобы расширить рынок сбыта своих батарей, BYD обратилась к производству электромобилей, которым требовалось множество батарей, например, автобусов. Такой стратегический выбор одновременно был похож на путь Tesla и отличался от него.

Ключевым решением для обеих компаний было создание таких транспортных средств, в которых высокая цена продажи снижала удельный вес дорогих батарей: в случае Tesla речь шла о производстве дорогих спортивных автомобилей, в случае BYD – крупных транспортных средств, таких как автобусы.

От автобусов BYD перешла к легковым автомобилям, обратившись к квалифицированному европейскому персоналу. Расчёт заключался в том, чтобы совместить немецкий стиль с низкими китайскими затратами. В 2016 году компания наняла немца Вольфганга Эггера на должность главы отдела дизайна, которую тот ранее занимал в Audi и Alfa Romeo. К нему присоединились глава отдела дизайна экстерьера Ferrari и дизайнер интерьера из Mercedes-Benz. Производство электромобилей в больших объёмах позволило BYD снизить затраты на производство аккумуляторов: это главное преимущество вертикальной интеграции, которым пользуется и Tesla, строя собственные гигафабрики.

В июле 2020 года BYD представила новый седан, работающий на революционной модели батарей под названием Blade Battery. По словам источников в китайской компании, она будет обладать более высокой плотностью энергии и, прежде всего, окажется более безопасной. По словам представителей BYD, вероятность возгорания автомобилей будет гораздо ниже, даже при сильных повреждениях.

В мае 2021 года BYD стала первым китайским автопроизводителем, продавшим более миллиона электрифицированных, гибридных или аккумуляторных автомобилей. В 2022 году компания прекратила выпуск автомобилей с двигателями внутреннего сгорания.

BYD, несомненно, выиграла от многолетней государственной поддержки в рамках плана китайского правительства по электрификации транспорта, как с помощью прямых субсидий, так и через государственные заказы на электробусы. В 2022 году компания стала третьим по величине производителем аккумуляторов в мире с 12 % рынка, уступая китайской CATL (34 %) и южнокорейской LG Energy (14 %).

Майкл Данн, сотрудник консалтинговой компании Dunne Insights, специализирующейся на азиатском автомобильном рынке, утверждал на презентации седана BYD Seagull стоимостью 11.500 долларов: «Никто не может сравниться с BYD в плане цены» (Axios, 2.01.2024).

Решив открыть завод по производству электромобилей в Венгрии, непосредственно на европейской земле, BYD бросает вызов Tesla, имеющей завод в Берлине. Посмотрим, как отреагируют Volkswagen, Mercedes, BMW и Stellantis.

*Январь 2024 г.*

- 1 Volkswagen 284,34
- 2 Toyota 270,58
- 3 Stellantis 181,58
- 4 Mercedes-Benz 156,23
- 5 Ford 151,74
- 6 General Motors 147,21
- 7 Honda 126,17
- 8 Tesla Motors 74,86
- 9 Nissan Motor 73,73
- 10 BYD Auto 51,37

Продажи 2022 года в миллиардах долларов.  
Источник: Investopedia, 19 декабря 2023 года.