

Европейская автомобильная промышленность в эпоху трансформации отрасли

Мария Ильинична ПОДСТАВКОВА,

*Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А), кафедра
мировой и национальной экономики - аспирант;
АО "Мерседес-Бенц" (Москва, ул. Кировоградская, 44/2), DOI: 10.24411/2072-8042-2021-5-116-123
отдел Маркетинговых коммуникаций - специалист,
Email: 89251810203@inbox.ru*

УДК: 338.45:629.33

ББК: 39.33

П44

Аннотация

В современном мире автомобильная промышленность Европейского союза является одной из наиболее динамично развивающихся и быстро растущих отраслей в мире, несмотря на то что в настоящее время данный сектор экономики сталкивается с большим количеством препятствий на пути своего развития. Внешние социальные, экономические и экологические факторы, а также глобальные мировые тренды оказывают огромное влияние на изменения в отрасли, что приводит к беспрецедентным преобразованиям в автомобильном секторе. Сегодня для европейских автомобильных компаний очень важны выявление и анализ будущих тенденции в автомобильной отрасли для разработки планов по стратегическому развитию компаний в будущем и эффективного внедрения новых бизнес-моделей.

Ключевые слова: Европейская автомобильная промышленность, глобальные тренды на автомобильном рынке, автономное управление, электромобили, мегатренды.

European Automotive Industry under Great Transformation in the Industry

Maria Ilyinichna PODSTAVKOVA,

*Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorob'evskoe shosse, 6A),
Department of World and National Economy - Postgraduate student;
АО "Mercedes-Benz" (Moscow, Kirovogradskaya str., 44/2),
Marketing communications department - Marketing specialist, Email: 89251810203@inbox.ru*

Abstract

In the modern world, the automotive industry of the European Union is one of the fastest developing and growing industries in the world, despite the fact that this sector of the economy is currently facing many difficulties to its development. External social, economic and environmental factors, as well as global trends, have a huge impact on changes in the industry, which leads to unprecedented transformation in the automotive sector. Today, it is very important for European



automobile companies to identify and analyze future trends in the automotive industry in order to develop plans for the strategic development of companies in the future and introduce effectively new business models.

Keywords: European automotive industry, global trends in the automotive market, autonomous driving, electric vehicles, mega trends.

Европейская автомобильная промышленность является одной из наиболее успешных и быстро развивающихся отраслей в мире, однако в настоящее время сталкивается с большим количеством препятствий и барьеров на пути своего развития: все большее количество источников доходов в отрасли перемещается на территорию Азии; ежегодно на рынке появляются новые игроки, что значительно усиливает конкуренцию; в результате Дизельного скандала уровень доверия покупателей сильно снизился; сегодня индустрия сталкивается с разрушительными мегатрендами мирового масштаба.

Экономика Европейского союза сегодня является одной из сильнейших и быстро развивающихся в мире. Автомобильная промышленность всегда была важнейшим двигателем роста экономического благосостояния в Европе. За счет динамичного развития, а также стремления опережать все новейшие тенденции на рынке данная отрасль промышленности смогла стать мировым лидером и движущей силой роста и процветания Европы.

Автомобильный сектор Европейского союза постоянно растет, начиная с 1980 года, за исключением рецессии в начале 1990-х годов и финансового кризиса 2009-го года. После финансового кризиса в 2017 году отрасль уверенно и постепенно восстанавливается. Результаты этого процесса все еще выглядят хрупкими, однако данный рост был усилен развитием и внедрением технических инноваций.

Производство различных видов автомобилей внесло огромный вклад в социальное и экономическое развитие стран, а также в сохранение окружающей среды. Разработка новейших легковых автомобилей полностью изменила представление об индивидуальной мобильности в мире. Использование коммерческих транспортных средств легло в основу успешного экономического и социального развития стран, а также способствует эффективному решению вопросов по сохранению окружающей среды.

Экономическое значение данной отрасли сложно недооценивать. Очевидно, что автомобильная промышленность является передовым сектором экономики Европы, обеспечивая привлекательные возможности трудоустройства, а также стимулируя рост экономики. Оборот сектора составляет приблизительно 7% ВВП Европейского союза, а налоговые отчисления в отрасли достигают порядка 6% его общего налогового дохода.



Вклад автомобильного сектора в социальное развитие стран также велик. Достижения отрасли подарили людям свободу быстрого передвижения и транспортировки, а также повысили эффективность взаимодействия и уровень безопасности. В современном мире более 70 % всех передвижений осуществляется на автомобиле. С начала века количество несчастных случаев с участием легковых автомобилей снизилось на 40%. За последние 40 лет средние затраты на каждый пройденный километр на автомобиле сократились на 65%, и в связи с этим индивидуальная мобильность стала более доступной для большей части населения Европы и мира в целом¹.

Это может звучать противоречиво: несмотря на то что количество автомобилей в Европейском союзе увеличилось более, чем на 50% с начала столетия, современная автомобильная промышленность также способствует охране окружающей среды, так как компании данного сектора преуспели в уменьшении вредного воздействия на экологию за счет эффективного сокращения выбросов.

Опираясь на эту историю успеха, европейская автомобильная промышленность имеет уникальную возможность стать центром внедрения новейших мобильных технологий в автомобильном секторе.

Однако передовая позиция Европы в области развития мобильных технологий в будущем находится под угрозой ввиду нескольких причин: во-первых, перечень компетенций, необходимых для достижения успеха в отрасли, слишком быстро меняется; во-вторых, развитие новых нетрадиционных игроков на автомобильном рынке набирает обороты; в-третьих, текущая ситуация в автомобильном секторе разворачивается за пределами традиционного набора игроков и регионов; в-четвертых, огромное влияние на автомобильную индустрию оказывают разрушительные мегатренды.

В то же время глобальная зависимость и сложность отрасли существенно выросли. Вместе с увеличением стоимости потока автомобильных товаров в мире, в 13 раз, начиная с 1990 года, «экономический центр тяжести» в отрасли из самых западных частей Европы продолжает уверенно двигаться в сторону Азии. Основной причиной для этого стало постоянно растущее значение китайского автомобильного рынка, который в 25 миллионов шт. в 2019 году².

Кроме того, автомобильная промышленность начала привлекать инвесторов из-за пределов отрасли: таких, как технологические компании, а также венчурный и частный акционерный капитал. Эти игроки доминируют в объеме инвестиций в автомобильные и мобильные стартапы.

Объем слияний и поглощений в сфере автомобильных технологий достиг 39 млрд евро в США и 26 млрд евро в Азиатско-Тихоокеанском регионе в период с 2014 по 2017 год³. Это показывает, что больший объем инвестиций сосредоточен в США и Азии, а в Европе прослеживается отставание.

Изменения в отрасли затрагивают и сам автомобильный продукт. Он меняется вместе с электроникой и программным обеспечением, которые сегодня играют важную роль в устройстве автомобиля и представляют значительную ценность в его стоимости. Разработка данных технологий требует навыков, которые до сих пор не составляли число основных компетенций инженеров автомобильной техники. Например, степень, в которой важность автомобильной электроники возросла за последние годы, может быть получена из трехкратного увеличения продаж автомобильных полупроводников за последние два десятилетия.

Меняются не только автомобильные продукты, но и производственные процессы и участники цепочки создания стоимости. Хотя европейская автомобильная промышленность известна своей полностью интегрированной моделью глобальной цепочки поставок, сегодня начинают возникать сомнения, является ли эта модель устойчивой в современной ситуации в отрасли.

Данные изменения беспрецедентны в сравнении с переменами, которые случались ранее в автомобильном секторе: они гораздо более сложные, динамичные и разрушительные. Но если отраслевые эволюции в прошлом служили импульсом для создания инновационных продуктов, то нынешняя ситуация в европейском автопроме – переломный этап в истории автомобильной отрасли, в результате которого могут измениться бизнес-модели компании. Компании, которые планируют стать лидерами рынка в будущем, должны будут пересмотреть свою роль в отрасли во вновь созданной экосистеме.

Компания Даймлер: «Автомобильная индустрия находится в середине самой большой трансформации в своей истории». Автомобильная промышленность сталкивается с глобальными и масштабными изменениями, которые в ближайшем будущем окажут огромное влияние на сектор в целом, а также на поведение и восприятие потребителей.

Четыре технологические мегатенденции вносят кардинальные изменения в отрасль. К этим тенденциям можно отнести: автономное вождение, подключение, электрификация и общая мобильность (ACES). Данные мегатенденции требуют совершенно новые ключевые компетенции, нестандартных решений, а также других способов мышления.

Автомобиль будущего уже практически стал транспортным средством настоящего. Он совмещает все новейшие представления о мобильности: электрификацию, автономность, Shared mobility, Connectivity, а также ежегодное обновление.

Наше поведение в сфере мобильности в будущем радикально изменится. Как только будут решены все правовые вопросы и устранены основные технологические препятствия, процент общей и автономной мобильности от общего дорожного движения значительно возрастет. Мобильность будущего станет намного более простой, гибкой, а также индивидуальной для пользователей. Транспортные средства будут использоваться и делиться - «по необходимости/запросу». Данные изменения зависят от различных внешних факторов.



В связи с ростом численности населения автомобильный пробег будет продолжать увеличиваться. В то же время, учитывая, что вождение проще, безопаснее и дешевле, общие тенденции мобильности будут еще сильнее двигаться в направлении индивидуальной мобильности. Кроме того, индивидуальный транспорт может стать доступным для групп людей, которые ранее не имели возможности использовать автомобили, например, людям с ограниченными физическими возможностями. Наконец, еще одним фактором здесь является увеличение пробега из-за пустых поездок, которые будут совершаться автономными транспортными средствами. Годовой пробег также резко возрастет ввиду преимущества автономных автомобилей с точки зрения пропускной способности. По оценкам экспертов PwC, личный пробег в Европе может увеличиться на 23% к 2030 году до 5,88 триллиона километров. Это может привести к тому, что личные транспортные средства и автомобили в автопарках должны будут чаще меняться, даже при том, что их активный жизненный пробег увеличится. Ожидается, что события, связанные с автономной мобильностью, в Европе и США будут происходить примерно параллельными темпами. В Китае, напротив, проникновение совместной и автономной мобильности произойдет быстрее, чем в западном мире. Это может сделать Китай ведущим рынком для трансформации автомобильной промышленности.

Вместе со снижением уровня аварийности сократятся расходы на техническое обслуживание и ремонт. В то же время продажи автомобилей будут продолжать расти. Несмотря на падение запасов, продажи автомобилей заметно увеличатся: автономные и, в частности, общие автономные транспортные средства будут меняться гораздо чаще. По всей Европе продажи новых автомобилей могут увеличиться на 34% в процессе трансформации с 18 миллионов до чуть более 24 миллионов единиц⁴.

Преобразование автомобильной промышленности будет стимулироваться в значительной степени молодыми, технически подкованными поколениями. Основными участниками данного преобразования станут не только пользователи, но и производители. Предполагается, что компании на автомобильном рынке начнут переходить на новые бизнес-модели и на новый технологический уровень. К новым востребованным разработкам относятся услуги с поддержкой данных, технологии усовершенствованных систем помощи водителю (ADAS) и альтернативные трансмиссии. Изменения коснутся и содержания программного обеспечения автомобиля. По оценкам экспертов McKinsey, его содержание в сегменте больших легковых автомобилей будет расти с совокупным годовым темпом роста в 11% и составит 30% от стоимости транспортного средства в 2030 году. Электроника и электрические компоненты будут составлять 25% от общей стоимости автомобиля⁵. Кроме того, поскольку процесс разработки программного обеспечения в автомобильной промышленности не совсем современный, сложность программного обеспечения увеличилась в разы.

Дополнительные или более высокие тарифы могут заставить игроков отрасли сосредоточиться на региональных производственных процессах; кроме того, растущая актуальность больших данных и ИТ-решений может привести к изменениям во власти между производителями оригинального оборудования и высокотехнологичными поставщиками, например, или ИТ-игроки. Таким образом, европейская автомобильная промышленность в настоящее время сталкивается с проблемой стимулирования нового импульса роста в Европе для поддержания генерации стоимости в регионе. Кроме того, регион должен справляться с увеличивающейся сложностью и влиянием растущих рынков, то есть Азии и США, в будущем. Кроме того, Европе необходимо использовать свои собственные технологические и рыночные преимущества, чтобы быть в курсе рыночных изменений, новых продуктов и бизнес-моделей.

Развитие в данном направлении приводит к появлению новых конкурентов, поскольку можно ожидать быстрого роста активности игроков рынка высоких технологий: стартапов и компаний цифровой / электронной коммерции. Однако для признанных игроков это представляет не только новые угрозы, но и новые возможности. Чтобы успешно использовать прорывные технологии, отрасли придется управлять изменениями в сфере занятости с повышением важности навыков разработки программного обеспечения и электроники. Кроме того, отраслевое сотрудничество становится все более актуальным не только для завоевания критически важных долей рынка, например, в облачных мобильных сервисах, но также для формирования необходимой инфраструктуры, например, с поставщиками телекоммуникационных или энергетических услуг.

Стоит отметить, что в будущем сотрудничество может иметь важное значение для преодоления масштабных проблем в отрасли, особенно в отношении разработки автономных и подключенных транспортных средств, инфраструктуры для электрических и подключенных транспортных средств, производства ячеек аккумуляторов, а также в вопросах надежных поставок по цепочке поставок аккумуляторного сырья, операционных систем транспортных средств и других мобильных платформ с поддержкой данных. В связи с этим, следует ожидать появление новых форм кооперации и альянсов между основными игроками европейской индустрии мобильности. Сотрудничество может обеспечить европейским компаниям лидирующие позиции в области автомобильных инноваций. В частности, кооперация может способствовать разработке аппаратных и программных компонентов AV несколькими способами:



Во-первых, отраслевая кооперация может использоваться в тех областях, где существует возможность повышения эффективности процессов разработки и снижения издержек.

Во-вторых, новая форма кооперации в отрасли может иметь место, когда расширение масштабов и создание больших баз данных обеспечат более надежный и быстрый процесс разработки. Возможно возникновение модели открытых инноваций, которая использует мощную объединенную базу данных для облегчения разработки передовых инноваций в алгоритмах программного обеспечения искусственного интеллекта и автономного вождения.

В-третьих, отраслевая кооперация может иметь место в том случае, если экономия от масштаба помогает снизить расходы.

Для ускорения развития подключенных и автономных транспортных средств в Европе Комиссия ЕС могла бы дополнительно адаптировать существующие принципы кооперации между производителями к условиям появления возможностей автономного вождения. Такая кооперация должна включать платформу для взаимодействия со всеми заинтересованными сторонами по всей цепочке создания стоимости и по всем секторам, участвующим в совместной работе в области неконкурентных исследований и инновационных действий для продвижения и ускорения технологического прогресса в Европе, а также стремление к стандартизации. Примеры из других отраслей показывают, как совместное сотрудничество может принести пользу всем вовлеченным сторонам. Например, вертикальные консорциумы в сталелитейной промышленности вносят значительный вклад в развитие инновационных технологий. Раннее крупномасштабное создание пилотных проектов по прорывным технологиям имеет важное значение для быстрого внедрения на рынок инновационных решений. Работа над пилотными проектами сегодня – это способ продемонстрировать первые успехи и показать общее значение новых технологий.

ПРИМЕЧАНИЯ:

- ¹ Race 2050 – A vision for the European automotive industry, McKinsey report, 2019
- ² Automobile sales in China <https://www.statista.com/topics/1100/automobile-sales-in-china/>, Statista, Global Business Data Platform
- ³ Race 2050 – A vision for the European automotive industry, McKinsey report, 2019
- ⁴ Five trends transforming the Automotive Industry. PWC Report, 2019
- ⁵ Race 2050 – A vision for the European automotive industry, McKinsey report, 2019

БИБЛИОГРАФИЯ:

- [1] Five trends transforming the Automotive Industry., PWC Report, 2019. Режим электронного доступа: https://www.pwc.com/ru/ru/kiadvanyok/assets/pdf/five_trends_transforming_the_automotive_industry.pdf
- [2] Race 2050 – A vision for the European automotive industry., McKinsey report, 2019. Режим электронного доступа: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-long-term-vision-for-the-european-automotive-industry>
- [3] Profiling tomorrow's trendsetting car buyers., McKinsey article, 2019. Режим электронного доступа: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/profiling-tomorrows-trendsetting-car-buyers>
- [4] Global car sales 1990-2019., Statista report, 2019. Режим электронного доступа: <https://www.statista.com/statistics/200002/international-car-sales-since-1990/>
- [5] International trade statistics., World Trade Organization official website, 2020. Режим электронного доступа: <https://timeseries.wto.org/>
- [6] Daimler to cut thousands of jobs worldwide by 2022., Deutsche Welle, 2020. Режим электронного доступа: <https://www.dw.com/en/daimler-to-cut-thousands-of-jobs-worldwide-by-2022/a-51467126>
- [7] International trade statistics., Trade map official website, 2020. Режим электронного доступа: <https://www.trademap.org/Index.aspx>
- [8] 2020 Global automotive consumer study., Deloitte report, 2020. Режим электронного доступа: <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/manufacturing/articles/automotive-trends-millennials-consumer-study.html>
- [9]. Automobile sales in China <https://www.statista.com/topics/1100/automobile-sales-in-china/>, Statista, Global Business Data Platform

