

Влияние пандемии коронавируса на развитие европейской автомобильной промышленности в условиях структурных преобразований отрасли

УДК 339.146(100) : 61
ББК 65.422.5(0) : 5
П-446

Мария Ильинична ПОДСТАВКОВА,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра технологии внешнеторговых сделок - аспирант;
АО "Мерседес-Бенц" (Москва, ул. Кировоградская, 44/2),
отдел Маркетинговых коммуникаций - специалист,
Email: 89251810203@inbox.ru

Аннотация

В настоящее время автомобильная промышленность Европейского союза является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей в мире, однако сегодня данный сектор экономики сталкивается с большим количеством трудностей. Одной из таких проблем стала неожиданная вспышка и стремительное распространение пандемии коронавируса по всему миру. Сегодня для европейских автомобильных компаний очень важны прогнозирование и анализ возможного влияния результатов пандемии на дальнейшее развитие автомобильного бизнеса в регионе в краткосрочной и долгосрочной перспективах для разработки планов по стратегическому развитию компаний в будущем и эффективного внедрения новых бизнес-моделей.

Ключевые слова: Европейская автомобильная промышленность, коронавирус, глобальные тренды на автомобильном рынке, автономное управление, электромобили, цепочки поставок автопромышленности.

Coronavirus pandemic Impact on the European automotive industry growth under its structural transformation

Maria Ilyinichna PODSTAVKOVA,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobëvskoe shosse, 6A),
Department of foreign trade and international transactions - Postgraduate student;
АО "Mercedes-Benz" (Moscow, Kirovogradskaya str., 44/2),
Marketing communications department - Marketing specialist, Email: 89251810203@inbox.ru

Abstract

Currently, the automotive industry of the European Union is one of the fastest growing industries in the world, but today this sector is facing many difficulties. For now, one of the serious issues is the sudden outbreak and rapid spread of the coronavirus pandemic around the world. Today, it is very important for European automobile companies to forecast and analyze the possible impact of the pandemic on future growth of the automotive business in the region in the short and long term for elaborating plans for the strategic development of companies in and efficient implementation of new business models.

Keywords: European automotive industry, coronavirus, global trends in the automotive market, autonomous driving, electric vehicles, auto industry supply chains.



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; снижается доверие покупателей; сегодня индустрия сталкивается с разрушительными мегатрендами мирового масштаба.

Борьба с падающей прибылью на фоне глобального спада и торговой напряженности, а также желание сохранить устойчивость и вернуть компании в более выгодное положение, вынуждает производителей начать дорогостоящий переход к электромобилям. «Нам предстоит системный переход к электромобильности», – говорит глава Volkswagen Херберт Дис (Herbert Diess). «Вопрос не в том, победит ли электромобиль, а в том, насколько быстро».¹ Автомобильные компании удваивают экономию, объявляют о сокращении персонала и заявляют, что инвестиции в области электромобильности и автономного транспорта имеют решающее значение. Производитель должен быть готов к будущей эре электромобильности, поэтому Немецкие компании инвестируют миллиарды евро в электромобили, так как они догоняют таких производителей-конкурентов, как Tesla и BYD Auto

В этот сложный период преобразования автомобильной промышленности серьезное влияние на дальнейшее развитие отрасли может оказать неожиданная вспышка и стремительное распространение пандемии коронавируса по всему миру.

Европейские автопроизводители и поставщики наиболее подвержены влиянию коронавируса в Европе. «Вирус является самой большой угрозой для мировой автомобильной промышленности со времен Второй мировой войны», – сказал эксперт автомобильной отрасли, профессор Фердинанд Дуденхёффер из университета Дуйсбург-Эссен. «Кризис не ограничивается отдельными ключевыми рынками, как это было в 2009 году, но, похоже, что мы наблюдаем цепную реакцию, затрагивающую крупнейшие автомобильные рынки: Китай, Европа, США»². Как долго это может продолжаться, остается открытым вопросом, поскольку коронавирус нарушает повседневную жизнь и экономическую активность новыми и непредсказуемыми способами. Автопроизводители с явным беспокойством наблюдают за событиями.

Первоначальная вспышка вызвала падение продаж в Китае, крупнейшем автомобильном рынке в мире. Аналитики швейцарского инвестиционного банка UBS ожидают, что продажи автомобилей в Китае упадут с февраля более чем на 50%, а потери производственных мощностей в первом квартале сократятся примерно на 20%, поскольку автопроизводители борются с длительными остановками на заводах, перебоями в цепочках поставок и снижением спроса.

Ожидается, что это серьезно повредит продажам автомобилей на крупном Европейском автомобильном рынке, нанеся серьезный удар по немецким автопроизводителям, которые в большинстве своем зависят от азиатского экономического центра. Немецкие автопроизводители, в отличие от китайских и американских производителей, увеличивают свою долю рынка в Китае. На Китай приходится 4 из каждых 10 автомобилей Volkswagen, продаваемых по всему миру, и почти 3 из каждых 10 автомобилей BMW или Mercedes, поставляемых по всему миру. Доля доходов BMW и Daimler от Китая еще выше.

Распространение вируса в Европе практически гарантирует, что еврозона попадет в рецессию и что глобальный спад продаж автомобилей будет хуже, чем ожидалось. Немецкие автомобилестроителям приходится временно закрывать свои европейские и китайские заводы, так как вирус сказывается на спросе и цепях поставок. Porsche, например, был вынужден закрыть все свои китайские представительства во время карантина. Volkswagen, Daimler и BMW придется простаивать на своих европейских заводах в течение нескольких недель, до того времени, как они справятся с падением продаж и перебоями в цепочках поставок, вызванными вспышкой COVID-19 и широкими мерами, принятыми для сдерживания распространения заболевания.

Риск для немецких производителей связан главным образом со спадом продаж, а не с немедленным прекращением производства, поскольку у BMW, Daimler и VW нет заводов в Хубэй, который является центром по производству автомобилей и одновременно центром вспышки коронавируса. Это позволило избежать наихудших сбоев, связанных с поставками. Автопроизводители в других странах готовятся к более серьезным последствиям от вспышки вируса. Fiat Chrysler предупредил, что, возможно, придется закрыть европейский завод на какое-то время, если китайские поставщики запчастей не смогут возобновить работы.

Без сомнения вирус усугубляет проблемы немецкой автомобильной промышленности, которая уже пошатнулась от проблем загрязнения окружающей среды, усугубленных скандалом с выбросами Dieselgate, снижением мирового спроса, повышением тарифов, вызванным торговой напряженностью между США и Китаем, и дорогостоящим переходом на электрические и автономные автомобили. За последние несколько месяцев отрасль объявила о десятках тысяч сокращений рабочих мест. Владелец Mercedes Benz Daimler и подразделение Volkswagen Audi объявили о почти 20 000 сокращениях рабочих мест за последние несколько месяцев, поскольку они стремятся сэкономить на финансировании своего электромобиля. Немецкая Audi объявила ранее, что планирует к 2025 году сократить 9500 рабочих мест, чтобы сделать себя более «экономной и устойчивой», сэкономив 6 миллиардов евро. В марте Volkswagen также объявил о 7 000 сокращениях рабочих мест, поскольку он также планирует инвестировать десятки миллиардов евро в электромобили.



Хотя аналитики воздерживаются от конкретных прогнозов о влиянии коронавируса на продажи автомобилей, учитывая неопределенность в отношении последствий от вируса, они согласны с тем, что блокировки и другие экстренные меры на ключевых западноевропейских рынках, таких как Германия, Италия, Франция и Испания привели к резкому падению спроса.

Volkswagen, владелец брендов Audi, Bentley, Lamborghini, Porsche и Skoda, заявил, что не может взять на себя никаких прогнозов на год. Буквально в прошлом месяце крупнейший автопроизводитель в мире заявил, что он поставит в этом году такое же количество автомобилей, как и в 2019 году, и прогнозирует операционную рентабельность продаж на уровне 6,5-7,5% – целевые показатели, которые, по словам экспертов, в настоящее время могут быть отменены. Мировые поставки Volkswagen упали на 15% за первые два месяца года. Daimler, производитель автомобилей Mercedes Benz, также отказался количественно оценить экономические последствия пандемии. BMW предупредил, что ее продажи в этом году будут значительно ниже уровня 2019 года.

Аналитики из мюнхенской автомобильной консалтинговой компании Berylls Strategy Advisors сообщили, что они ожидают, что немецкие автопроизводители увидят падение продаж на 10-15% по сравнению с уровнями 2019 года, если вспышка будет продолжена в течение следующих трех месяцев. Китай и Западная Европа, которые до сих пор страдают от этой болезни, составляют основную часть автомобилей, проданных немецкими компаниями. Продажи автомобилей в Китае упали на 80% в феврале, в то время как в Европейском Союзе регистрация легковых автомобилей упала на 7,4%.

Эксперты говорят, что для автопроизводителей может стать все более болезненным, если пандемия будет продолжаться дольше, поскольку тогда это приведет к еще большему ущербу для экономики в целом и приведет к потере доверия потребителей, что в конечном итоге приведет к снижению продаж автомобилей.

У многих покупателей-новичков может возникнуть сильное желание иметь частный транспорт для защиты от вируса, как это произошло во время вспышки атипичной пневмонии в 2003 году. Но владельцы существующих автомобилей, которые хотят перейти на более премиальный бренд, на долю которых приходится две трети рынка, могут задержать свои покупки на некоторое время, в основном нанося ущерб немецким маркам автомобилей премиум-класса. Покупатели, которые, возможно, предпочли бы немецкие бренды, не будут слишком стремиться заменить свои автомобили в данный момент, потому что это, очевидно, не является приоритетом. Таким образом будет наблюдаться некоторый эффект задержки.

Volkswagen и Daimler полагают, что пока слишком рано оценивать все последствия вирусного кризиса, они ожидают, что он снизит их продажи. «Перед лицом нынешней проблемы мы знаем, что покупка новых автомобилей не является приоритетом для большинства людей», – сказал Николас Торк, представитель Volkswagen в Китае³.

Volkswagen изменил свою маркетинговую стратегию, уделяя больше внимания онлайн-взаимодействию и совершению сделок с клиентами через онлайн-залы, которые в целом не привлекают большого трафика.

Большинство автоаналитиков полагают, что некоторые потерянные продажи были только отложены и, что автопроизводители восстановят большую часть потерянных продаж во втором полугодии, если вспышка не пройдет в ближайшие три месяца. Фактически, продажи новых автомобилей могут даже увеличиться в более долгосрочной перспективе, поскольку опыт срыва в работе общественного транспорта и услуг по подъему автомобилей во время кризиса может побудить большее количество людей покупать свои собственные автомобили. Автопром отличается от других отраслей, где упущенные продажи не могут и не будут возмещены, таких как игры, рестораны, кинотеатры и т.д. Люди, нуждающиеся в автомобиле, все равно купят автомобиль через месяц в 3 месяцев или через 6 месяцев. Но есть предостережение: если кризис продлится еще несколько недель, тогда он начнет наносить ущерб экономике в целом и приведет к потере доверия потребителей, что в конечном итоге скажется на продажах автомобилей.

Существуют опасения, что кризис с коронавирусом может задержать амбициозные планы немецких автопроизводителей по переходу на электромобили и автомобили с автономным управлением, усиливая угрозу, связанную с низкими ценами на нефть, которые снижают стоимость вождения двигателей внутреннего сгорания, делая их более привлекательными для покупателей автомобилей.

Лидером в производстве электромобилей стал Volkswagen, который вложил 33 миллиарда евро в электромобили и планирует в ближайшие десять лет заполнить рынок 75 полностью электрическими моделями. Автомобильная компания планирует выпустить немецкую модель хэтчбека ID.3. Но VW, по сообщениям, столкнулся с серьезными проблемами с программным обеспечением компактного автомобиля, что, по некоторым данным, может вынудить компанию отодвинуть запуск продаж на год.

«Электрификация индивидуальной мобильности, скорее всего, будет остановлена кризисом примерно на год», – считают аналитики Berylls Strategy. «Поскольку в дополнение к производственным потерям инфраструктурные мероприятия, такие как быстрое расширение сети магазинов, вероятно, будут осуществляться гораздо медленнее».⁴

На амбиции немецких автопроизводителей могут повлиять любые изменения в предложенных правилах ЕС, направленных на борьбу с загрязнением автотранспорта.

Уже есть разговоры о том, как ЕС должен отложить выполнение более жестких целевых показателей выбросов, установленных на 2021 год после пандемии. Европейским автопроизводителям могут грозить штрафы в размере миллиардов евро, если они не смогут достичь новых целей. Но даже если автомобильные компании



используют нынешний кризис в качестве аргумента, чтобы задержать их переход к электромобилям, позднее они все равно будут вынуждены сделать этот шаг, который требуют больших финансовых вложений.

Оправиться от пандемии коронавируса будет непросто. Промышленники должны приложить огромное количество усилий. Начать необходимо с принятия правильных решений, а заканчивать придется фундаментальной реформой.

«Неопределенность в отношении сроков и масштабов вспышки делает невозможным представление о ее конечном влиянии на компании», – сказал старший директор Fitch Ratings Эммануэль Булле. «Однако ясно одно: каждая неделя без продажи автомобилей означает сотни миллионов евро непокрытых постоянных затрат для отрасли»⁵.

Пандемия коронавируса может существенно изменить то, как люди живут, работают и используют технологии. В передовых отраслях, скорее всего, произойдет сдвиг в предпочтениях, поскольку ожидания работников и руководителей начнут меняться. Организации, которые проявят изобретательность и применят инновации, окажутся намного сильнее, чем те, которые просто будут работать, чтобы восстановить свои позиции до COVID-19. Для промышленных компаний этот глобальный кризис в области здравоохранения может привести к переосмыслению подхода к электронной торговле. Компаниям возможно рассмотрят перевод своего опыта продаж в цифровой формат и уделят внимание новым бизнес-моделям. Усилятся сотрудничество в работе над технологическими инновациями, что приведет к сокращению финансовых расходов. Автоматизация складов и предприятий изменяет роль работников в компании. Глобальные производственно-сбытовые цепочки оказывают серьезное воздействие на динамику торговли и зависят от неравномерного восстановления в период кризиса. Дополнительные издержки потребуют поиска дополнительных источников, так как использование единственного источника увеличивает риски. Переход от фиксированных к переменным расходам позволяет снизить объем обрыва в периоды высокой волатильности.

В дополнение к существенным изменениям в обществе, которые произойдут в ближайшие несколько месяцев, промышленные компании, возможно, захотят разработать стратегии, чтобы избежать следующего кризиса. Например, они могут захотеть минимизировать риски в цепочке поставок, увеличив местное производство или разделив производство на большее количество объектов.

Наблюдаются два примечательных примера реформ в промышленном секторе. Во-первых, распространение COVID-19 уже привело к большей гибкости рабочей силы, когда команды адаптируются к удаленным или виртуальным способам работы. Кроме того, компании добавили гибкий график работы, чтобы работники могли заботиться о детях и старших членах семьи во время кризиса. В следующем нормальном режиме возможно появятся масштабные гибкие трудовые договоры на уровне предприятия и больше возможностей для удаленной работы, что позволит лучше использовать глобальный кадровый резерв.

Во-вторых, промышленные предприятия, вероятно, внесут фундаментальные изменения в цепочки поставок, чтобы повысить их устойчивость. Цепочки поставок автопромышленности дьявольски сложны. Некоторые компоненты пересекают границы несколько раз, поскольку они маркируются, обрабатываются и иным образом совершенствуются по пути к конечной сборочной линии. Это делает сети снабжения уязвимыми. Но наличие широко рассредоточенной сети снабжения также может быть преимуществом.

Автопроизводители извлекли уроки из прошлых сбоев в цепочке поставок. Например, в 2010 году извержение вулкана в Исландии привело к выбросу мелких частиц в атмосферу и остановке воздушных и воздушных перевозок через Европу. В настоящее время большинство компаний имеют по меньшей мере двух поставщиков любого компонента для страхования от забастовок или стихийных бедствий. Цепочки удваиваются и меняют маршрут.

Наличие широко рассредоточенной сети снабжения может быть преимуществом. В то время как Италия выходит из строя, Китай снова начинает работать, так как количество новых случаев коронавируса уменьшается.

Некоторые политические лидеры указывали на коронавирус как на урок опасности глобализации и призывали компании производить продукцию ближе к дому. Но г-н Дисс, исполнительный директор Volkswagen, сказал, что не считает, что кризис заставит автопроизводителей стать менее глобальными. «Идея производства автомобиля в экономике, подобной одной Германии, просто невозможна», – сказал он. «Это не имеет смысла».⁶

Нынешняя пандемия выявила глобальные зависимости большинства цепочек поставок, а многие промышленные компании продемонстрировали отсутствие планирования на случай непредвиденных обстоятельств. Ввиду высокого уровня неопределенности, вызванной пандемией, лидеры цепочек поставок уделяют больше внимания прогнозированию, чтобы помочь им определить глобальные темпы роста и сократить время реагирования. Компании будут все чаще применять цифровые и аналитические инструменты, поскольку они осознают реальную ценность прогноза, мониторинга и сопоставления спроса и предложения. В дальнейшем ожидается, что локальные цепочки поставок обеспечат большую гибкость и что поставщики будут более гибкими.

Также ожидается, что будут подниматься вопросы национализации, о которых недаром упоминает Питер Альтмайер. «В результате падения спроса огромные избыточные мощности создаются практически в одночасье, что приводит к большим потерям и увольнениям сотрудников. Карта автомобильной промышленности индустрия сильно изменится»⁷, – сказал он, ссылаясь на сообщение местных немецких СМИ, в котором говорилось, что министр экономики Германии открыт для идеи национализации стратегически важных компаний, пострадавших от эпидемии.



Автопроизводители пока не обращаются к правительству за помощью, как они это делали во время глубокой рецессии в 2009 году. Тогда Германия и другие европейские правительства предложили программы, которые поощряли потребителей продавать старыми автомобилями и покупать новые.

Но некоторые менеджеры намекают на то, что Европейский Союз должен оказать отрасли услугу и ослабить суровые штрафы для автопроизводителей, которые не соответствуют строгим ограничениям выбросов углекислого газа, что является причиной изменения климата.

Оливер Ципсе, председатель правления и генеральный директор BMW, заявил, что европейские правительства должны оказывать меньшее давление на автопроизводителей, чтобы они прекратили продавать автомобили с двигателями внутреннего сгорания.

«Мы должны быть в состоянии заинтересовать людей автомобилями», – сказал г-н Ципсе во время телефонного разговора с журналистами. «Самое важное, что должно сделать правительство, – это не допускать преждевременного исключения некоторых видов двигателей».⁸

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Böhme Henrik (Zwickau), Volkswagen's electric future, 2019, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/volkswagens-electric-future/a-51107675>

² Pandey Ashutosh, Coronavirus compounds problems for German carmakers, March 2020, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/coronavirus-compounds-problems-for-german-carmakers/a-52832876>

³ Pandey Ashutosh, Coronavirus keeps VW's China factories shut, February 2020, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/coronavirus-china-vw-german-auto/a-52403626>

⁴ Pandey Ashutosh, Coronavirus compounds problems for German carmakers, March 2020, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/coronavirus-compounds-problems-for-german-carmakers/a-52832876>

⁵ Ibid

⁶ Ewing Jack, European Carmakers Worry Coronavirus Outbreak May Hurt Sales, 2020 <https://www.nytimes.com/2020/03/10/business/europe-carmakers-sales-coronavirus.html>

⁷ Pandey Ashutosh, Coronavirus compounds problems for German carmakers, March 2020, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/coronavirus-compounds-problems-for-german-carmakers/a-52832876>

⁸ Ewing Jack, European Carmakers Worry Coronavirus Outbreak May Hurt Sales, 2020 <https://www.nytimes.com/2020/03/10/business/europe-carmakers-sales-coronavirus.html>

БИБЛИОГРАФИЯ:

[1] Ewing Jack, European Carmakers Worry Coronavirus Outbreak May Hurt Sales, March 2020, The New York Times, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.nytimes.com/2020/03/10/business/europe-carmakers-sales-coronavirus.html>

[2] Böhme Henrik (Zwickau), Volkswagen's electric future, 2019, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/en/volkswagens-electric-future/a-51107675>

[3] Cornet Andreas, Deubener Harald, Dhawan Rajat, Möller Timo, Padhi Asutosh, Schaufuss Patrick, Tschiesner Andreas, 2019, Race 2050 – A vision for the European automotive industry, McKinsey report, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-long-term-vision-for-the-european-automotive-industry>

[4] Pandey Ashutosh, Coronavirus compounds problems for German carmakers, March 2020, Deutsche Welle, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.dw.com/en/coronavirus-compounds-problems-for-german-carmakers/a-52832876>

[5] Pandey Ashutosh, , Coronavirus keeps VW's China factories shut, February 2020, Deutsche Welle, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.dw.com/en/coronavirus-china-vw-german-auto/a-52403626>

[6] Dertouzos Joe, Freund Heike, Mischkot Michael, Padhi Asutosh, and Tschiesner Andreas, McKinsey report, Coronavirus: Five strategies for industrial and automotive companies, 2020, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.mckinsey.com/industries/advanced-electronics/our-insights/coronavirus-five-strategies-for-industrial-and-automotive-companies?cid=other-eml-alt-mip-mck&hlkid=08946b65a6ff44ebb9e97a5ae00a12c9&hctky=11856067&hdpid=6270122b-6047-4265-b6fa-81a199f9b119>

[7] Pandey Ashutosh, China coronavirus adds to German automakers' woes, 2020, Deutsche Welle, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.dw.com/en/china-coronavirus-adds-to-german-automakers-woes/a-52366651>

[8] Daimler to cut thousands of jobs worldwide by 2022, November 2019, Deutsche Welle, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.dw.com/en/daimler-to-cut-thousands-of-jobs-worldwide-by-2022/a-51467126>

[9] Пасько Александр Владимирович, Влияние цифровой революции на трансформацию мирового автомобилестроения, 2018, Электронный ресурс. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-tsifrovoy-revolyutsii-na-transformatsiyu-mirovogo-avtomobilestroeniya> (Pas`ko Aleksandr Vladimirovich, Vliyanie cifrovoï revolyucii na transformaciyu mirovogo avtomobilestroeniya, 2018, E`lektronny`j resurs. Rezhim dostupa:)

