

ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЕВРОПЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ

Дрозд Константин Вадимович

магистрант Донского государственного технического университета, РФ, г. Ростов-на-Дону

Исторически, в числе лидеров мирового автомобилестроения всегда фигурировали европейские компании, опережающие многих конкурентов из других регионов по объемам производства и продаж легковых автомобилей.

Тем не менее, в последние годы позиции европейских автопроизводителей становятся менее уверенными – ряд внешних факторов, включая растущую конкуренцию со стороны игроков из развивающихся стран, представляют существенный риск для будущего развития европейских автогигантов. [1]

Автомобильная промышленность играет важную роль в экономике Европы: выручка автоконцернов составляет 7% европейского ВВП, совокупный объем налогов, уплачиваемый как производителями, так и организациями из смежных отраслей, превышает 410 млрд. евро. Число рабочих мест в автомобильной отрасли насчитывает 13,8 млн. (6,1% всех занятых региона), большинство из которых созданы в смежных и сопутствующих направлениях (производство деталей, продажи и пост-продажное обслуживание, инфраструктура, и др.).

Автомобили, произведенные европейскими предприятиями, импортируются странами по всему миру (чистый экспорт в 2018 г. составил почти 93 млрд. долл.). [2]. Продукция автомобилестроения ЕС считается одной из самых безопасных и экологически чистых в мире, что объясняется постоянным ужесточением регулирования отрасли и повышением требований к выпускаемой автоконцернами продукции.

Крупнейшими европейскими автомобилестроительными компаниями, играющими важную роль в развитии отрасли не только в регионе, но и во всем мире, являются Volkswagen AG, Daimler AG, BMW AG, Groupe Renault, Groupe PSA и Fiat Chrysler Automobiles N.V.

Суммарно на европейские компании приходится более 30% мирового производства автомобилей. Они выпускают легковые и грузовые автомобили, мотоциклы и другие виды мало- и крупногабаритного транспорта; компаниям в сумме принадлежит 38 марок легковых автомобилей, продающихся по всему миру:

- Volkswagen AG – Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche;
- Daimler AG – Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, smart;
- BMW AG – BMW, MINI, Rolls-Royce;
- Groupe Renault – Renault, Renault Samsung Motors, Dacia, Apline, LADA;
- Groupe PSA – Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall, DS Automobiles;
- Fiat Chrysler – Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Mopar, Ram, SRT.

Таблица.

Результаты деятельности европейских автомобилестроительных компаний в 2019 г. [6]

Показатели	Volkswagen	FCA	Renault	PSA		Da
------------	------------	-----	---------	-----	--	----

Объем продаж, тыс. ед	10 956	4600	3753	3479	334
Доля легкового транспорта	97,8%	94,8	83,4	84,1	68,8
Объем выручки, млн. евро	252632	108187	55537	74731	172
Доля легкового транспорта	72,1%	69,25%	88,2%	78,9%	54,1
Средняя стоимость легкового авто, евро	16999	23519	15650	20152	411
Число марок, всего	12	12	7	5	11
Число марок легковых авто	8	11	7	5	4

Было определено, что европейские автомобилестроители находятся под одинаковым давлением со стороны четырех внешних факторов: конкурентов, поставщиков, потребителей и государства.

Рассмотрим этих факторы более детально.

1. Анализ конкурентов европейских автоконцернов показал, что индекс транснационализации рассматриваемых автоконцернов варьируется от 55,7% (BMW) до 79,4% (FCA), а среднее значение в 2000-2018 гг. выросло на 12,2 п.п. – это подтверждает тезис о том, что компании наращивают свое присутствие за пределами стран Европы. Абсолютными лидерами европейские автопроизводители остаются на рынке ЕС – более 70% продаж легковых авто приходится на 6 рассматриваемых компаний. Немецкий концерн Volkswagen является ведущим автомобилепроизводителем в Европе и в мире – с объемом выпуска почти в 11 млн. ед. и выручкой, превышающей 252 млрд. евро в 2018 г. Основным конкурентом компании является японская автомобильная ТНК Toyota (10,7 млн. ед.). В десятку лидеров входят также европейские FCA, Renault и PSA (8-10 позиции соответственно) [5].

Несмотря на то, что крупные американские и азиатские концерны в течение многих лет производят автомобили на территории стран Европы, их доля в совокупном объеме выпуска и продаж остается сравнительно мала. Наиболее привлекательным для европейских автоконцернов является рынок Китая – в отличие от Европы или США, где средний уровень автомобилизации превышает 500 и 800 автомобилей на 1000 жителей соответственно, в КНР данный показатель составляет 100, что с учетом роста доходов населения создает дополнительные возможности для развития бизнеса [4].

2. Анализ основных поставщиков европейских автоконцернов показал, что ежегодно роль поставщиков в автомобилестроении увеличивается: выручка 100 лидеров отрасли в 2018 г. выросла на 7,6%, по сравнению с прошлым годом, составив почти 900 млрд. евро [4]. По оценкам Европейской Ассоциации Автомобильных Поставщиков (CLEPA), производители деталей и компонентов ежегодно инвестируют более 20 млрд. евро в НИОКР, а число созданных ими рабочих мест в регионе превышает 5 млн. По подсчетам, около 80% стоимости автомобиля создается разработчиками и поставщиками элементов для автотранспорта [3]. Абсолютным лидером индустрии поставщиков автомобильных компонентов является немецкая компания Robert Bosch, заработавшая в том же периоде 49,5 млрд. евро – значительно больше, чем многие мировые автоконцерны [7].

3. Анализ потребителей европейских автоконцернов показал, что автомобилестроение становится более клиентоцентрированной отраслью. Предпочтения потребителей определяют то, как должен выглядеть и работать автомобиль, какие у него должны быть функции и технические характеристики. Под влиянием цифровизации тренды в автомобилестроении стремительно меняются, поэтому для сохранения конкурентных преимуществ концернам критически важно оперативно подстраиваться под ключевые тенденции.

4. Роль государства в развитии автомобильных отраслей ряда стран Европы. С учетом той роли, которую автомобильная промышленность играет в экономиках разных стран, высокая степень государственного влияния и регулирования отрасли является достаточно оправданной. Лидером по числу нормативно-правовых актов и регламентов в отношении автопрома является Европа – автомобилестроение региона является наиболее «зарегулированной» индустрией, по сравнению с другими странами, а также другими

отраслями экономики ЕС. К ключевым направлениям, в рамках которых осуществляется регулирование европейского автопрома, относятся: повышение энергоэффективности и экологичности транспорта; безопасность движения; производство комплектующих; поставки сырья; сертификация; налогообложение [1].

Таким образом, автомобилестроители находятся под одинаковым давлением со стороны четырех внешних факторов: конкурентов, поставщиков, потребителей и государства. Европейские автогиганты занимают лидирующие позиции на глобальном автомобильном рынке, однако наращивание производства в развивающихся странах, постоянное ужесточение регулирования, рост монопольной власти поставщиков компонентов и стремительно меняющиеся предпочтения потенциальных клиентов отражаются на конкурентоспособности рассматриваемых компаний, ставя их лидерство под угрозу. А с учетом негативного влияния временного закрытия производств в рамках борьбы с пандемией нового коронавируса, положение европейских игроков мирового автомобильного сектора может измениться еще более существенным образом.

Список литературы:

1. Алиева А.Б. Позиции европейских автоконцернов в мировой автомобильной промышленности // Инновации и инвестиции. - 2020. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pozitsii-evropeyskih-avtokontsernov-v-mirovoy-avtomobilnoy-promyshlennosti>(дата обращения: 01.12.2020)
2. Бутов А.М. Рынок новых легковых автомобилей // НИУ ВШЭ, Центр развития. - 2017. - URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2017/08/30/1173968062/Рынок%20новых%20легковых%20автомобилей>(дата обращения: 05.12.2020)
3. Крупнейшие в мире поставщики автокомпонентов в 2019. - URL: <https://dvizhok.su/business/nazvaniy-kрупnejshie-v-mire-postavshhiki-avtokomponentov> (дата обращения: 03.12.2020)
4. Мировой рынок новых легковых автомобилей: текущее состояние и тенденции развития . - URL: <http://edrj.ru/article/09-04-2019> (дата обращения: 10.12.2020)
5. Статистика производства автомобилей в Европе в 2019 году. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pozitsii-evropeyskih-avtokontsernov-v-mirovoy-avtomobilnoy-promyshlennosti> (дата обращения: 05.12.2020)
6. Экспорт автомобилей по странам мира. - URL: <https://immi-i.com/eksport-avtomobilej-po-stranam-mira/> (дата обращения: 09.12.2020)
7. Foy H. Age of mega supplier heralds danger for carmakers // Financial Times. [Electronic resource]. - May 18, 2018. - Mode of access: <https://www.ft.com/content/50c272c4-dce9-11e3-ba13-00144feabdc0>(Accessed 02.11.2020)