

ПРЕЗИДЕНТ OICA МАТТИАС ВИСМАН: «МИРОВОЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ»

Заявление на пресс-конференции в рамках Женевского международного автосалона

Женева, 8 марта 2017 года

Дамы и господа, сердечно приветствую вас на пресс-конференции OICA здесь, на Женевском международном автосалоне. Прежде чем приступить к текущим вопросам, позвольте вкратце рассказать вам об организации OICA и о том, чем она занимается. OICA является всемирной ассоциацией автопроизводителей с 39 членами на всех континентах. Все члены — это национальные ассоциации, а также региональная европейская ассоциация ACEA. Все крупные автомобильные производители и бренды из европейских стран, России, США, Китая, Кореи, Японии и Индии представлены в OICA национальными организациями.

OICA выполняет следующие задачи:

- гармонизирует технические правила по автомобилям на уровне ООН;
- готовит мировую статистику по автомобильной отрасли (производство, продажи, парк);
- координирует в рамках выставочного комитета календарь международных автомобильных выставок (выставок, аккредитованных OICA, таких как IAA, Detroit и т. д.);
- конечно же, наиболее важной задачей является обобщение и выражение интересов мировой автомобильной промышленности.

Как мы можем судить по различным рынкам, стремление к индивидуальной мобильности растёт во всём мире. В то же время в желаниях потребителей наблюдается сдвиг в направлении электрифицированной мобильности и цифровизации. Нет сомнений в том, что автомобильная промышленность вносит вклад в экономический подъём и процветание многих стран, а переход на цифровые технологии делает автомобильный транспорт ещё более безопасным. Однако вызовы также усиливаются. Промышленная политика и экологическая политика нуждаются в нахождении нового баланса — это актуально для многих стран и регионов.

Позвольте мне теперь обрисовать в общих чертах отдельные моменты.

ЗНАЧЕНИЕ СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Относительно вопросов торговли: даже несмотря на то, что автопроизводители конкурируют между собой, по-прежнему сохраняется необходимость в глобальном «зонтике» OICA. Это обусловлено тем, что автомобильная промышленность является ключевым сектором экономики повсюду в мире — как в индустриально развитых странах, так и в развивающихся. Китай, да и не только он один, демонстрирует, что экономический рост всегда тесно связан с ростом автомобильного рынка. И по логике это также относится к автомобильному производству. Поскольку не существует ни одной страны, которая удовлетворяет свой спрос на автомобили исключительно за счёт собственного производства, — и при этом каждая страна с собственным производством стремится увеличить свой экспорт — доступ к рынку и устранение торговых барьеров являются критически существенными условиями для всемирного роста. Не важно, идёт ли речь о Северной или Южной Америке, Европе или Азии, — местное производство в среднесрочной и долгосрочной перспективе имеет смысл только в том случае, когда не ограничиваются экспортные возможности. И естественно, это также относится ко всей цепи создания стоимости, поскольку эффективному автомобильному бизнесу нужна всемирная система поставщиков. Поэтому OICA однозначно выступает за доступность рынков.

Все производители имеют сейчас многонациональные стоимостные цепочки. Около 75 % добавленной стоимости автомобиля генерируется поставщиками из многих стран. Следовательно, мы должны делать всё от нас зависящее для того, чтобы обеспечить ещё более широкое открытие границ. В долгосрочной перспективе коммерческое производство будет возможным только при условии эффективного использования глобальных цепей создания стоимости.

Всё это даёт преимущества как работникам производственных предприятий, так и покупателям, которые хотят иметь и получают самую современную продукцию высокого качества по доступным ценам. Поскольку мы хотим обеспечивать дальнейший экономический рост и занятость во всём мире, мы поддерживаем свободную торговлю и доступные рынки. О том, насколько жизненно необходимым является этот призыв к свободной торговле, свидетельствует тот факт, что сегодня в ВТО насчитывается более 2 200 случаев нарушений принципов свободной торговли.

Есть ещё один важный момент: OICA работает в направлении всемирной гармонизации технических правил. И на то есть веская причина: на мировом автомобильном рынке нецелесообразно каждому отдельному региону иметь особые технические требования. Отличающиеся законодательные стандарты и правила делают продукцию более дорогостоящей, усложняют бизнес производителей и не приносят никакой выгоды потребителям. Если различные правила рассматриваются как эквивалентные, тогда они могут быть взаимно признаны, как это имеет место, например, в случае соглашений о свободной торговле.

Приведу такой пример: автомобильные правила гармонизируются для всего мира в Организации Объединённых Наций, где Всемирный форум по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29) и его группы правительственных и отраслевых экспертов разрабатывают новые GTR — Global Technical Regulations (Глобальные технические правила). Члены и сотрудники аппарата OICA в качестве аккредитованного представителя мировой автомобильной промышленности в ООН полностью вовлечены в этот процесс.

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ И ИХ РОЛЬ В СНИЖЕНИИ ВЫБРОСОВ CO₂: БАЛАНС МЕЖДУ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКОЙ

OICA с большой серьёзностью относится к проблеме защиты климата на всём земном шаре. Все наши члены активно работают над дальнейшим снижением расхода топлива и, таким образом, выбросов CO₂ новыми автомобилями. С этой целью значительные суммы вкладываются в исследования и конструкторские разработки. Снижение выбросов CO₂ — задача всемирного масштаба для всей автомобильной промышленности: и в Европе, и в Азии, и в Америке.

Примечательно, что плановые показатели по CO₂ на 2021 год сильно разнятся от региона к региону. Европейский союз имеет (с большим отрывом от других регионов) самое вызывающее задание — 95 граммов, Япония — 105, Китай — 117, США — 119. Политикам следует поработать по всему миру, чтобы скоординировать эти величины и создать поле с равными условиями игры.

В будущем электромобили смогут внести крупный вклад в дело снижения выбросов CO₂. По нашей оценке, электромобили — либо полностью батарейные машины, либо плагин-гибриды — продемонстрируют сильный рост продаж в ближайшие годы. Тем не менее в глобальном масштабе автомобили с двигателем внутреннего сгорания будут составлять значительную долю рынка новых автомобилей. По этой причине будущие требования к величине выбросов CO₂ следует уравнивать технологически нейтральными. По мнению OICA, должен быть соблюден баланс между целями экологической и экономической политики. Задача состоит не только в защите климата, но также и в обеспечении экономического роста и занятости населения.

ПОВЫШЕНИЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСРЕДСТВОМ ЦИФРОВИЗАЦИИ

OICA имеет чётко выраженную цель повышения дорожной безопасности во всех точках мира. Роль цифровых технологий для достижения этой цели чрезвычайно велика, поскольку 90 % дорожных происшествий происходят по причине человеческого фактора, тогда как лишь небольшая их часть связана с техническими отказами. Цифровые технологии поддерживают водителя, помогают ему и предупреждают об опасности. Цифровизация является мегатрендом у автопроизводителей и поставщиков, и поэтому она служит также важным драйвером инноваций. В этом контексте существенной задачей становится также защита будущего многих рабочих мест в автомобильной промышленности. Здесь необходимы новые квалификации и профессиональное обучение. Цифровизация играет важную роль и в бизнесе коммерческих автомобилей. Можно избежать порожних пробегов с повышением эффективности использования грузовика, можно повысить дорожную безопасность путём применения систем помощи водителю.

Конечно, эти новые технологии не будут внедрены немедленно и повсеместно, на всех рынках. В этом плане у государств возникает обязанность создать регуляторную основу для широкомасштабного внедрения новых технологий. Это должно идти в ногу с экономическим развитием и расширением инфраструктуры. И всё же мы полагаем, что эти технологии шаг за шагом охватят весь мир. И именно это представляется важным. Поскольку мы хотим и далее повышать дорожную безопасность, мы прокладываем дорогу для цифровых технологий.

НОВЫЕ СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ OICA: МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Если сейчас, в период автомобильной весны, мы взглянем на международные рынки членов OICA, то будем иметь все основания для оптимизма. Нам следует объединить усилия для использования имеющихся возможностей. Работая вместе с политиками, ответственными за регуляторные условия, мы совладаем с брошенными нам вызовами.

Статистика OICA показывает, что, за исключением кризисных 2008 и 2009 годов, мировой автомобильный рынок постоянно растёт.

В 2017 году мы ожидаем дальнейшего роста по всему миру, но с несколько замедленным темпом. По нашим прогнозам, мировой автомобильный рынок увеличится на 2–3 % (более чем до 96 миллионов единиц). Один лишь мировой рынок легковых автомобилей вырастет в 2017 году на 3 % (до 85 миллионов новых автомобилей).

Взгляд на отдельные регионы обнаруживает следующее. Несмотря на то что регион NAFTA сильно пострадал от кризиса в 2008 и 2009 годах, он очень быстро и прочно восстановился. В Южной Америке отчётливо виден кризис на протяжении последних трёх лет.

По сравнению с NAFTA Европа переживала значительно более длительную фазу спада. Только в 2014 году продажи начали опять расти, но затем последовал достаточно резкий подъём.

В противоположность NAFTA и Европе рост в Азии стал непрерывной историей успеха, длящейся последние двенадцать лет, с более чем удвоившимися продажами и уверенным ростом вновь в 2016 году. Африканский автомобильный рынок всё ещё остаётся очень маленьким и, соответственно, подвержен более сильным колебаниям.

ВЫВОДЫ

Хорошая новость заключается в том, что мировой автомобильный рынок продолжает расти, так же как и производство легковых и коммерческих автомобилей. Перед глобальной автомобильной промышленностью стоят серьёзные проблемы: конкуренция во всём мире становится всё жёстче. Требования к мобильности дифференцированы сегодня больше, чем когда-либо в прошлом. Компании адаптируются к следующим условиям.

- Для городских перевозок в возрастающей степени требуются не имеющие выбросов и очень эффективные модели. Электрическая мобильность предлагает привлекательное решение, но для этого также необходим высокий уровень инвестиций.

- Цифровизация в автомобильном секторе не ограничивается пределами Европы и США, но распространяется и диверсифицируется по всему миру.

Мы уверены, что огромная тяга автомобильной промышленности к инновациям и её выдающиеся работники позволят отрасли справиться с этими вызовами. Однако разработчикам политики также следует предпринять действия: они должны создать правильные регуляторные условия. Требуется установить равновесие между промышленной политикой и политикой защиты климата. Цели экологии и благосостояния должны получить равный приоритет и достигаться параллельно.

Политикам также следует руководствоваться сознанием того, что открытые рынки и свободная торговля — наилучшие предпосылки для экономического роста и трудовой занятости во всех странах.

Перевод с английского — Юрий Кравцов.