

GM готов потерять по \$9000 из-за электромобильного бума

David Welch and John Lippert

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-11-30/gm-s-ready-to-lose-9-000-a-pop-and-chase-the-electric-car-boom>

General Motors Co. будет терять целых \$9'000 на каждом Chevrolet Bolt, который уже покидает шоу-рум и стартует на рынке. Звучит безумно, но такие убытки имеют отличный смысл в бизнесе, когда без потерь не провести политику широкого внедрения электрических транспортных средств в США.

Калифорния отработала доктрину с жесткими правилами чистоты воздуха и вынуждает автопроизводителей продавать не загрязняющие окружающую среду транспортные средства, если они хотят вести бизнес в Золотом штате. Аналогичные меры приняли девять других штатов, среди которых Нью-Йорк и Нью-Джерси, которые вместе составляют около 30% рынка США. Долго объяснять, почему модели с нулевым уровнем выбросов из более 10 брендов уже находятся на дорогах, а остальные находятся в процессе подготовки к этому. Большинство из них нерентабельны для их создателей, но они станут отличными предложениями для потребителей, поскольку компании производят их для удовлетворения своих целей.

В то время как администрация Трампа может урезать федеральные программы, которые направлены на снижение автомобилями выбросов двуокиси углерода, Калифорния, конечно, не будет отступать, по крайней мере, не в течение срока губернатора Джерри Брауна. Самый густонаселенный штат – это как электростанция: примерно один из восьми новых автомобилей, зарегистрированных там в первой половине года, - электрический, который компании будут иметь в качестве привилегии для продажи среди всех остальных, находящихся в их производстве.

"Калифорния будет продолжать действовать в качестве центра тяжести для чистоты воздуха и климатической политики в США" - сказал Levi Tillemann, автор книги "The Great Race" о будущем автомобильной техники. "Трамп будет пытаться вытеснить штат из роли крестоносцев чистого воздуха, но это знамя, которое поддерживает много людей в Калифорнии".

'Нелепая' идея

Это будет давать выгоду в течение следующего десятилетия или около того. Правила штатов устанавливаются таким образом, чтобы транспортные средства с нулевой эмиссией CO₂ (или ZEV) достигли 15,4 процента от общих продаж автомобилей к 2025 году, т.е. примерно в пять раз больше текущего уровня.

Барьеры могут стать еще выше: Браун, демократ с двумя годами, оставшимися для его правления, подписал закон об упорядочении выбросов парниковых газов к 2030 году на 40 процентов ниже уровня 1990 года. Чтобы достичь этого, ZEV, плагин гибриды или автомобили на топливных элементах, такие как Clarity Honda Motor Co., могут занять до 40 процентов

от суммарных продаж, по сравнению с примерно 3 процентами в настоящее время, прогнозирует California Air Resources Board.

Может ли это произойти на самом деле? "Идея, что автопроизводители будут продавать в убыток 40 процентов своих автомобилей в Калифорнии, является нелепой", говорит Эрик Нобл, президент CarLab, консалтинговой компании в Оранж, Калифорния, который считает, что большинство электрических машин приносят убыток по меньшей мере \$10'000 на проданной единице.

Отрасль в настоящее время готова пострадать в небольших масштабах. Автомобиль Fiat 500e изготовлен в Калифорнии самостоятельно, и главный исполнительный директор Fiat Chrysler Automobiles Серджио Маркионне в 2014 году сказал, что он терял \$14 000 на продаже каждого из них. Компания в значительной степени отдавала его по месячной ставке лизинга всего лишь в \$69. Nissan Motor Co. рекламировал лизинговые сделки для Leaf по цене \$149 в месяц.

Конечно, отрасль может понять, как превратить ZEV в источник денег, как только будет построена инфраструктура зарядных станций и когда упадут затраты на батареи. Мировой спрос, кажется, уверенно растет, особенно в крупных экономиках, включая Китай, признав изменение климата в качестве угрозы и выхлопные трубы работающих на бензине автомобилей - в качестве главного его виновника.

США имеет свой собственный ZEV-стимул, предлагая налоговый кредит в размере \$7500 для покупателей, а также предоставляя кредиты производителям, чтобы наградить их за автомобили, которые отвечают целям по сокращению выбросов парниковых газов, установленным администрацией Обамы.

Нет никаких признаков того, что избранный президент Дональд Трамп имеет видение относительно этих приманок. В то время как он отбросил глобальное потепление, как "нонсенс", он же сказал в интервью New York Times, что он имеет "непредвзятое отношение" к подавляющему консенсусу ученых в том, что человеческая деятельность содействует потеплению на планете. Ключевые члены его переходной команды отвергли эту идею или утверждают, что опасность преувеличена.

Погруженные в смог города

Альянс автопроизводителей, основной торговой группы в отрасли, попросил Трампа рассмотреть свои государственные расходы на ZEV при оценке целесообразности правил, установленных президентом США Бараком Обамой для повышения средних стандартов экономии топлива к 2025 году. По мнению группы, в течение следующих восьми лет электромобили будет налагать издержки в размере до \$40 млрд на компании-производители, которые они будут перекладывать на клиентов. Стандарт «мили на галлон», который равен 35,3 в 2016 году, согласно правилам, вырастет до 50,8 – уровня, которое, как утверждают производители, может сделать автомобили непомерно дорогими.

В среду Агентство по охране окружающей среды США (ЕРА) приняло формальный шаг, который сделает более трудной для Трампа отмену целей Обамы. Администратор ЕРА Джина Маккарти объявила о том, что предварительно определенные цели Обамы на 2025 год являются достижимыми, доступными и уместными. Если она доработает это решение, прежде чем покинуть офис, она поставит Трампа в формальный и затяжной нормотворческий процесс пересмотра правил.

Что бы ни случилось в столице страны, Калифорния, в значительной степени - штат левого толка, будет иметь силу на долгие годы. Законопроект, который установил ее цели относительно парниковых газов, отстаивает и бывший тогда губернатором республиканец Арнольд Шварценеггер. Два города Калифорнии, Лос-Анджелесе и Бейкерсфилд, являются наиболее загрязненными в США. Браун назвал изменение климата "экзистенциальной угрозой нашего времени."

Калифорния в настоящее время наполняется электромобилями. Более половины всех электромобилей было продано там за первые шесть месяцев 2016 года по данным IHS Markit Ltd.

Обогнать Теслу

В соответствии с правилами, GM необходимо продать достаточное количество Bolt, чтобы он смог зайти в город с другими транспортными средствами, в том числе с пикапами и внедорожниками, на которых делаются большие деньги. Продажа каждого Bolt приносит примерно от \$8000 до \$9000 убытков по оценке, основанной на заявленной цене \$37500, по информации людей, знакомых с этим вопросом. Представитель GM отказался от комментариев относительно ожидаемой доходности.

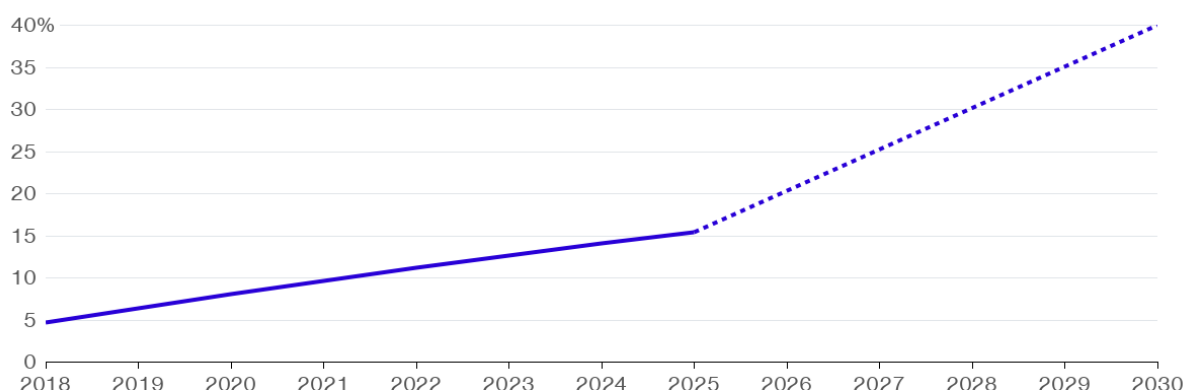
Но у GM есть и другие причины помимо продвижения Bolt, по словам Тима Махони, директора по маркетингу Chevy. С одной стороны, он приманивает молодых, технологически подкованных покупателей, которые, вероятно, не выбрали бы Chevrolet, сказал он. "Это демонстрирует то, что мы можем сделать для бренда Chevy."

Bolt имеет диапазон 238 миль, что дает ему преимущество на массовом рынке электромобилей, на котором уже есть некоторые игроки: Leaf может пойти 107 миль на одной зарядке, Fiat 500e - только 85 миль. GM также будет иметь фору перед Tesla Motors Inc при первом и горячо ожидаемом выходе Model 3 на массовый рынок в конце следующего года. Bolt будет доступен в Калифорнии и Орегоне в этом месяце, плюс штаты, которые добавятся в течение 2017 года. GM также планирует продавать Bolt в Китае и Европе.

California's Zero-Emission Pathway

Requirements for battery-only cars, plug-in hybrids and fuel cells are about to accelerate

■ Zero-emission vehicles as a percentage of each carmaker's California sales



Source: California Air Resources Board

ZEV data for 2018-2025 are estimates based on projected mix of vehicle types and ranges.

2030 is projection needed to meet California law for greenhouse-gas reduction.

Bloomberg

Вот как работает математика для GM в Калифорнии. Скажем, он продает в общей сложности 219'962 автомобилей в одном модельном году (как было на самом деле в 2015 году). Для того, чтобы избежать больших штрафов или угрозы полного закрытия доступа в штат, компании необходимо, чтобы штат выделил ей ZEV-кредиты на 14 процентов от общего числа продаваемых машин - или 30'794 штук. Это означало бы найти покупателей для 7'698 Bolt, заработав четыре ZEV-кредита для каждого, или 10'082 плагин гибридов Chevy Volt или комбинации из этих двух моделей.

"Электромобили являются транспортными средствами «обязательной программы» и GM знает это," сказал руководитель CarLab. "Bolt примет на себя продажи всех других транспортных средств на рынке, и GM будет получить много кредитов."

Чем больше компания продает электромобилей в рознице, тем больше кредитов она получает, и те, у кого получается профицит кредитов, могут продавать их конкурентам, которые остаются позади. В качестве единственного производителя электромобилей Tesla была в состоянии действительно в полной мере использовать программу. В третьем квартале 2016г. она получила \$139 млн от продажи ZEV-кредитов, которые помогли Тесле получить квартальную прибыль на основе GAAP во второй раз в своей истории. Самым большим их покупателем за 11 месяцев, закончившихся в августе (**финансовый год в США, в основном, заканчивается 30 сентября – АГ**), был Fiat Chrysler; GM приобрел наименьшее количество кредитов.

Генеральный директор Tesla Элон Маск назвал ZEV-барьеры в Калифорнии "патетически низкими", говоря на конференц-колле в августе о том, что "имеет место массовое лоббирование со стороны крупных автомобильных компаний с тем, чтобы удержать CARB (California Air Resources Board) от увеличения требований по ZEV-кредитам, которые абсолютно чертовски хорошо работают."

Некоторые видят будущее в нулевом или низком уровне выбросов, со стимулами или без. Корпорация Toyota Motor заявила, что она прекратит делать практически все бензиновые модели к 2050 году, а Volkswagen AG планирует продавать 1 млн автомобилей на батареях в год к 2025 году.

США составляет одну пятую часть мирового рынка автомобилей, и группы, готовые идти в бой по поводу выбросов, могли бы предлагать аргументы и вне угрозы смога и глобального потепления. Политика Калифорнии заставляет компании быть инновационным, сказал Luke Tonachel, старший аналитик Совета по защите природных ресурсов. Если они будут останавливаться, "американские производители могут потерять долю рынка".