

# Ань Цунхуэй, Geely:

## «10 ГИБРИДОВ И ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ – В 2018 ГОДУ»

**С президентом Geely Auto Group говорим о покупке акций Daimler, о политике коммунистической партии Китая в автомобильной отрасли, заводе в белорусском Жодино, строительстве предприятия в США и выпуске электромобилей и гибридов.**

**Автомобили:** В октябре 2017 года на XIX съезде компартии Китая Си Цзиньпин потребовал от китайских автопроизводителей повышения качества продукции и «усиления чувства гордости за свои машины». Как объяснить, что в линейке Geely, кроме кроссовера Atlas, пока нет автомобиля, который вызывал бы то самое чувство гордости?

**Ань Цунхуэй:** Чувство гордости посещает нас, когда мы смотрим на цифры продаж. Сейчас Geely – пятый производитель в Китае, реализовавший в прошлом году 1 248 004 машины (рост по легковым моделям составил 15,5%, по кроссоверам – 170%. – Прим. ред.). Atlas сейчас – это третий кроссовер среди всех SUV в Китае, его ежемесячно выбирают более 30 тыс. покупателей. Кроме того, каждая наша будущая модель станет либо такой же, как Atlas, либо лучше. Как вы знаете, мы готовим кроссовер на платформе CMA и покажем его в этом году.

**А.:** Подготавливая запуск производства кроссовера Atlas по полному циклу, вы наверняка следили за продажами в России седана GCS9 (в России – Emgrand GT). Этот седан должен был подготовить российский покупатель к «Атласу», однако рынок



его не принял. Как вы думаете, по какой причине?

**А.Ц.:** Наша политика бизнеса в России не предусматривает продажу машины исключительно как факт сделки. Нужно смотреть на процесс глубже – как на торговлю в самом широком смысле. И для этого у нас пока нет всех возможностей. Во-первых, наша дилерская сеть еще далека от идеала. Во-вторых, нам нужно закончить мероприятия по ребрендингу и, в-третьих, улучшить качество сервисного обслуживания. В любом случае, мы уверены, что продажи Atlas будут существенно выше.

**А.:** Возможно ли, что Geely Emgrand GT тоже будут собирать в Жодино по полному циклу?

сомнения, отвечает самым высоким требованиям Geely. И поскольку поначалу объемы сборки Atlas будут небольшими, не логично ли использовать этот завод для сборки по полному циклу других автомобилей, скажем, Volvo?

**А.Ц.:** Пока мы не планируем собирать Volvo в Жодино, сейчас наша главная задача – расширение присутствия на рынке за счет Atlas. Вообще нам пока мешают другие проблемы, одна из них – колебания валютных курсов и слабый рубль.

**А.:** Главная новость последних дней, а может быть, и всего года – покупка Ли Шуфу, основателя и владельца Geely, 9,69% акций Daimler. Цель покупки – налаживание технологического сотрудничества между Daimler и Geely по созданию высоковольтных аккумуляторов. Хотелось бы понять, как эта покупка будет способствовать такому сотрудничеству. Как мы знаем, у Daimler в Китае есть давний партнер – государственная компания BAIC, с которой немцы и ведут совместные разработки электромобилей, а с компанией BYD у Daimler даже своя марка электромобилей Denza, спроектированная на Mercedes-Benz B-klasse первого поколения.

**А.Ц.:** Не эту версию. А вот со сменой поколений или с глубоким рестайлингом – вполне может быть.

**А.:** Сейчас всю кузовную штамповку везут для «Атласа» из Китая. На какой объем выпуска должен выйти завод, чтобы штамповать начали у нас или в Белоруссии?

**А.Ц.:** Не менее 100 тысяч машин в год.

**А.:** Так ведь сейчас мощность предприятия – 60 тысяч?

**А.Ц.:** Да, верно, сначала будут инвестиции во вторую очередь и только потом – в штамповку.

**А.:** Новый завод в Белоруссии, вне всякого

**А.Ц.:** Эта покупка акций – стратегическая инициатива. Сейчас рано говорить о деталях сотрудничества с Daimler – впереди еще много работы.

**А.:** Как мы знаем, в 2019 году в Китае начнут действовать «электрические квоты». У каждой компании не менее 10% продукции должны составлять электромобили и подключаемые гибриды. При этом эти 10% будут вычисляться не в штуках или деньгах, а в так называемых электрических кредитах. Между тем у Geely пока только один электромобиль – Emgrand EV. Как получилось, что Geely сильно отстала от других китайских компаний и фактически оказалась не готова к переходу на систему «электрических квот»?

**А.Ц.:** Еще в 2015 году мы разработали свою стратегию, согласно которой к 2020-м только 10% наших машин будет оснащаться традиционной силовой установкой, остальные – гибриды и электромобили. Сейчас у нас действительно только одна модель электромобиля, но в этом году Geely представит не менее 10 моделей и модификаций электромобилей и гибридов. Среди этих 10 моделей, три будут строго электрическими, и их пробег составит более 450 км. Одна из них – это модернизированный Emgrand EV.

**А.:** Недавно компания BAIC, а еще чуть раньше – Changan, заявили, что к 2025 году отказываются от выпуска автомобилей с ДВС. Как вы думаете, эти громкие заявления были сделаны именно потому,

что эти компании – государственные?

**А.Ц.:** Оценивать стратегию конкурентов не буду, но это совершенно точно не наш путь. ДВС еще долго останется основным элементом силового агрегата – и не важно, будет ли это традиционный автомобиль или гибридный. К 2025 году по-прежнему продолжим выпускать машины с ДВС.

**А.:** Мы видим, что в последние 20 лет государственные автомобильные компании в КНР проигрывают конкуренцию частным. Поэтому теперь в Китае будут создаваться государственные автомобильные корпорации: FAW, Dongfeng и Changan с конца прошлого года начали процесс объ-

## Обслуживать автомобили LYNK&Co в Европе мы точно будем через дилеров Volvo

единения. Как вы думаете, не будет ли правительство КНР ограничивать деятельность частных компаний?

**А.Ц.:** Я уверен, что правительство Китая станет оказывать всем равную поддержку. Объединение FAW, Dongfeng и Changan должно помочь им выйти на новый уровень. Собственно, наша покупка Volvo в 2010 году – это элемент той же «стратегии объединения».

**А.:** Great Wall собирается строить завод в США. А у Geely будет свой завод в США или в Мексике?

**А.Ц.:** Geely, конечно, будет расширять производство, мы вскоре начнем продажи в США и Европе. В этом году раскроем нашу стратегию в отношении бренда LYNK&Co в Европе. О деталях по продвижению в Северной Америке пока умолчу, но завод в США построим!

**А.:** Geely уже запатентовала изображения первого кроссовера Lotus – машину будут собирать в Китае. А что ждет конструкторское бюро в Англии?

**А.Ц.:** Мы не только сохраняем подразделения Lotus в Англии, но и будем инвестировать в них. Сборка автомобилей Lotus в Китае нужна для того, чтобы сделать Lotus глобальным призывным брендом.

**А.:** Как вы думаете, долго ли еще будет расти китайский рынок новых легковых автомобилей? В год уже продается более 24 миллионов легковых машин. С одной стороны, в Китае очень низкая пенетрация – менее 100 машин на 1000 жителей (в США – более 650) и вроде бы перспектива очевидна, с другой – жителям крупных городов, таких как Гуанчжоу, Шанхай, Пекин, нужно сначала купить автомобильный номер, цена которого доходит до 15 тыс. долларов, и лишь затем – авто-

мобиль. Да и улицы этих городов уже переполнены машинами.

**А.Ц.:** Динамика роста в последнее время упала, и ближайшие годы дадут очень и очень небольшую прибавку. Поэтому задача автомобильных компаний сейчас – резко улучшить качество и внедрить новые технологии, провести переоснащение и реконструкцию. Что касается крупных городов, то их власти точно не будут ограничивать распространение гибридов и электромобилей.

**А.:** Подъем китайской экономики и китайской автомобильной промышленности начался в то время, когда в Китае руководители компартии начали передавать власть через каждые 10 лет – после двух пятилетних сроков. И вот на днях стало известно, что Си Цзиньпин останется у власти не только после 2023 года, когда по прежним законам заканчивались его полномочия, но и далее – видимо, до конца жизни. И, поскольку экономика всегда следует за политикой, не считаете ли вы это решение Си Цзиньпина опасным и вредным для экономики страны в целом и для автомобильной промышленности в частности?

**А.Ц.:** Всем известно, что автомобильная промышленность – это локомотив экономики. Поэтому я нисколько не сомневаюсь в том, что правительство будет и впредь принимать справедливые решения и оказывать поддержку в первую очередь тем компаниям, которые показывают высокую эффективность и конкурентоспособность.

## Империя Geely

