


МАТЕРИАЛ ПОДГОТОВЛЕН
ПРИ УЧАСТИИ**HAVAL**

Электромобили уходят в отрыв


 СПЕЦ
 ИАЛЬ
 НЫЙ
 КИТАЙ
 СКИЙ
 НОМЕР

Haval – отличный пример стремительного развития автомобильной марки. Бренд был создан в 2013 году и спустя несколько лет стал популярным производителем кроссоверов в Китае. Сейчас «Хавейл» не только занимает лидирующие позиции на домашнем рынке кроссоверов, это еще и одна из самых технологичных марок, в которой работают специалисты со всего мира. Так, из десяти тысяч сотрудников техцентра в Баодине более тысячи – иностран-

цы с огромным опытом за плечами. При этом деятельность Haval выходит далеко за пределы Поднебесной. Сегодня представительства бренда работают более чем в 40 странах мира, а в 6 странах открыты научно-исследовательские центры. Кроме того, в России построен первый зарубежный завод Haval полного цикла. Уже в начале 2019 года с конвейера в Тульской области сойдут первые модели – молодежный кроссовер Haval F7 и рамный внедорож-

ник Haval H9. Компания также ведет разработку автопилотов: по планам, в производство автомобили Haval с собственной системой i-Pilot поступят после 2020 года. А система управления с помощью мысли и вовсе является ноу-хау компании. Все это позволило Haval занять 249 место в рейтинге 500 самых дорогих брендов мира, который был составлен ведущим консалтинговым агентством Brand Finance в феврале 2018 года.





СПЕЦ
ИЯЛЬ
НЫЙ
КИТАЙ
СКИЙ
НОМЕР

Китай остается крупнейшим рынком для самого перспективного транспорта – электро-мобильного. В этой области приходится постоянно бежать лишь затем, чтобы оставаться на месте, а если речь идет о месте лидера, то двигаться требуется особенно быстро. Скорости Китая способствует не только гибкость местных автопроизводителей, но и государственное регулирование, куда более сбалансированное, чем на Западе. На КНР приходится примерно половина от всех продаваемых в мире

«подключаемых к розетке» (Plug-In) машин, и это несмотря на то, что в нем проживает 18,5% населения планеты. Этот парадокс особенно заметен на фоне западных стран, где доходы населения существенно выше: электромобили остаются дороже бензиновых, и казалось бы, активнее всего их должны покупать именно в Европе и США. Между тем ничего парадоксального в китайском лидерстве нет.

Первый миллион

Утвержденная Пекином еще в 2009 году программа ввела термин «транспортные средства на новых источниках энергии», куда входят полноценные электромобили и подключаемые гибриды, батарея которых заряжается из сети, а ДВС используется только для поездок на большие расстояния. За первую половину 2018 года в КНР было продано 373 тыс. таких машин – на 114% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Три четверти из них – электромобили, четверть – подключаемые гибриды; более 96% – собственного производства. Чтобы понять, насколько это много, стоит сравнить цифры со вторым электромобильным рынком на планете: в США аналогичных средств транспорта было продано втрое меньше, хотя общие продажи машин там сравнимы с китайскими. Второе полугодие на авторынке КНР традиционно результативнее первого, и наблюдатели ожидают,



Naval H2

Двухцветный кузов, двухцветный интерьер, разнообразие индивидуальных исполнений – кроссовер H2 ориентирован на тех, кто хочет выделяться из толпы. Младший член семьи Naval оснащается 1,5-литровым мотором мощностью 150 л.

РЕКЛАМА



Naval H6

Один из самых популярных кроссоверов мира – прекрасный семейный автомобиль. Просторный салон и большой багажник он сочетает с высоким уровнем безопасности и удобством парковки благодаря видеокамерам и датчикам спереди и сзади.

РЕКЛАМА

что по итогам 2018 года в стране будет продано 1,1 млн подключаемых электромобилей и гибридов – планка в миллион будет преодолена впервые в истории национальных авторынков. В нарастающем отставании западных автопроизводителей большого секрета нет. Для стимулирования перехода к электрическому транспорту их правительства предпочитают политику кнута и суровых внешних ограничений. Евросоюз вводит все более жесткие нормы по выбросам выхлопных газов и CO₂, в отдельных штатах США появляются квоты по продажам автомобилей «без выбросов». Что характерно, автомобильные индустрии этих стран отреагировали одинаково: решили обмануть систему.



Западный кнут

Еще свеж в памяти грандиозный скандал вокруг продукции Volkswagen, инженеры которой «научили» бортовые компьютеры дизельных автомобилей обнаруживать тестирование на стенде и искусственно занижать выхлопы; за эти махинации оказался за решеткой сам глава концерна Audi. Понятно, что в обстановке «тюремной романтики» и зарегулированности электрификации Европы продвигается далеко не заоблачными темпами. Нашли законодательную лазейку и американские производители, которые активно эксплуатируют модели категории Compliance Cars. На них

производитель часто несет прямые убытки, зато закрывает нормативы по продажам «автомобилей без выбросов». Скажем, каждый GM Bolt приносит General Motors тысячи долларов потерь – и это главная причина, по которой компания сохраняет невысокие объемы их производства. Но за их счет автогигант набирает нужную квоту продаж «чистых» автомобилей, и спокойно отбивает потери на традиционных пикапах и кроссоверах с обычными двигателями внутреннего сгорания. Однако в Китае производителей стимулируют не запретами, а политикой поощрений. За каждый проданный электромобиль или подключаемый гибрид они получают прямую субсидию в размере 7–8 тыс. долл. В США выплаты тоже практикуются, причем примерно в том же объеме, но уходят они потребителю. Автопроизводители на таком производстве больше теряют и стараются продавать электромобилей не больше, чем требуется по квотам. Так российские крестьяне трудились на барщине – тщательно следя за тем, чтобы, не дай бог, не переработать.

Восточный пряник

Китайский подход делает прибыльными продажи таких средств транспорта, при этом производитель может понизить цену и для покупателя, компенсируя себе разницу из субсидий. А вот чтобы приобрести авто с ДВС, во многих крупных городах страны нужно ждать или даже участвовать в лотерее. Итоги очевидны: даже в сентябре 2018 года, после резкого всплеска производства электромобилей в США, китайские компании были быстрее и заняли 40% мирового рынка. В тройке лидеров оказалась только одна компания не из КНР – и это Tesla (12% мировых продаж), игрок, не относящийся к мейнстримным западным автопроизводителям; следующие места достались китайским BYD и BAIC (11 и 7% соответственно). Что особенно важно, Пекин регулярно обновляет минимальные требования к субсидируемым электромобилем. Сегодня такая машина должна не просто иметь дальность хода на

Электромобили

中国是世界最大的电动交通工具生产国和消费国，正信心满满地放眼未来。深思熟虑的补贴政策让中国成为这一行业的领军者，本国汽车巨头对特斯拉的到来毫不畏惧——他们拥有同来自美国的生猛新手相抗衡的武器。但是，在未来最终站稳脚跟之前，他们还需要在蓄电池新技术方面做出重要突破。

одной заправки больше 150 км, но и удельную емкость аккумуляторов не ниже 120 Вт·ч/кг. Это чрезвычайно важный параметр: дело в том, что в Китае, в отличие от США и Европы, автопроизводители активнее всего используют литий-железо-фосфатные (с катодом на основе LiFePO₄) батареи. Они дешевле, чем литий-кобальт-оксидные (LiCoO₂), популярные у производителей на Западе, но их удельная емкость не превышает 90–110 Вт·ч/кг. Грамотное регулирование позволяет плавно преодолеть эту границу, чтобы вес (и соответственно, расход энергии) китайских электромобилей уже вскоре не был выше, чем у их западных аналогов с тем же пробегом. Эта политика дает весомые плоды. На местном рынке поставки кроссоверов китайского старта-

па NIO уже обошли Tesla Model X, хотя они и относятся к тому же высокому ценовому сегменту: стоимость этих машин превышает 60 тыс. долл. Потребитель премиум-сегмента вряд ли стал бы мириться с низкими параметрами ради разницы в цене, и электромобили NIO имеют емкость батарей и динамику, сравнимые с Tesla, лидером

глобального электрообластроения. Кроссовер NIO ES8 демонстрирует запас хода в 355 км и разгоняется до 100 км/ч за 4,4 с – быстрее Jaguar I-Pace или Audi e-tron. Нагоняя Tesla, к 2020 году NIO планирует открыть больше тысячи фирменных заправок, на которых можно будет сменить разрядившуюся батарею за пару минут.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
КИТАЙСКИЙ
НОМЕР



— Haval H6 Coupe

2,0-литровый турбомотор мощностью 190 л. с. и роботизированная коробка с двумя сцеплениями делают этот кроссовер самым спортивным в гамме Haval, а система мониторинга слепых зон и шесть подушек безопасности – одним из самых безопасных.

РЕКЛАМА



— Haval H9

Флагманский внедорожник – пример гармоничного сочетания проверенной временем рамной конструкции и высокотехнологичных двигателей с турбонаддувом, 8-ступенчатого «автомата» и интеллектуального полного привода.

РЕКЛАМА



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
КИТАЙСКИЙ
НОМЕР

Сами по себе

Отрасль развивается настолько успешно, что уже с начала 2020-х власти КНР планируют постепенно сворачивать субсидирование продаж новых электромобилей. Опыт BYD и других лидеров доказал крупнейшим местным автопроизводителям, что это направление перспективно и без всяких субсидий. Все, кто еще не выпускал собственных электромобилей, активно нарабатывают технологический задел для запуска их в производство. Знаменитая Great Wall Motors (продает более миллиона автомобилей в год) в рамках своего бренда Haval вложила

порядка 150 млн долл. только в инженерные изыскания в области аккумуляторов. В ближайшие годы компания собирается нарастить собственное производство литиевых батарей для машин до 20 ГВт·ч – это примерно половина мирового объема. Для реализации электромобилей на внутреннем рынке уже запущен отдельный бренд ORA. Одновременно с этим в Haval подписано соглашение о совместном электромобильном производстве с BMW. Планируется, что уже на первом этапе поставки моделей Spotlight Automotive достигнут 160 тыс. штук в год. Китай обрел уверенность в себе, и власти страны продемонстрировали это беспрецедентным для себя шагом, разрешив Tesla возвести собственную «Гигафабрику-3» без участия местных партнеров. Производство планируется запустить уже в 2019 году, и с 2020 года его объемы должны достичь порядка 250 тыс. седанов Tesla Model 3 и кроссоверов Model Y в год. Пекин не опасается давления мирового лидера и верит в способность своих производителей конкурировать даже с ним.

Аккумуляторы различных

Ориентированные на массовый рынок китайские электромобили заметно отличаются от американских с их большой батареей. Скажем, BAIC EC180 несет литий-железо-фосфатный аккумулятор емкостью чуть больше 20 кВт·ч и проезжает без подзарядки 156 км. Но маленькая батарея значит скромную массу, и в итоге полноценный хэтчбек весит в 1,5 раза меньше западных аналогов. 156 км кажутся небольшой дистанцией, но обычно водитель проезжает в день менее 60 км (из дома и домой) и заметно экономит. Есть в КНР и более «дальнбойные» электромобили – например, концепт ORA iQ5 с батареей на 47 кВт·ч, которой хватает на 360 км пробега. Удельная емкость батарей с литий-железо-фосфатным катодом ниже, чем у литий-кобальт-оксидных, используемых западными производителями, зато такой катод может быстрее отдавать, и получать энергию. В итоге батареи могут заряжаться в разы быстрее. Еще один плюс – меньшая пожароопасность, поскольку связь

Fe-P-O прочнее связи кобальта с кислородом. За счет химической стабильности катода аккумулятор имеет больший жизненный цикл – около 4 тыс. зарядов-разрядов до потери 20% емкости, что обеспечивает некоторым моделям пробег вплоть до 1 млн км. При этом стоят такие батареи меньше литий-кобальт-оксидных. Впрочем, их преимущества уже сходят на нет. Низкая электроемкость и связанная с ней повышенная масса означают увеличенные затраты энергии на пробег. Пока батареи невелики, это не очень значимая проблема, однако уже в скором будущем ситуация изменится. Выход на местный рынок Tesla Model 3 и дешевой модели Tesla, появление которой запланировано на 2023 год, означает, что придется конкурировать в условиях, когда важен каждый килограмм и каждый десяток километров пробега. Кто преуспеет в этой гонке, заранее сказать трудно. Но, глядя на то, как быстро компании из Поднебесной адаптировались к новой для них отрасли, можно с уверенностью утверждать, что одолеть их заокеанским конкурентам вряд ли удастся. По крайней мере, на их домашнем рынке. **ПМ**



Haval F7
Молодежный кроссовер оснащается турбированными моторами объемом 1,5 и 2 л, которые работают в паре с 7-ступенчатой автоматической коробкой. На выбор предлагается полный или передний привод. Производство Haval F7 на заводе Haval полного цикла в Тульской области стартует в начале 2019 года.

РЕКЛАМА



РЕКЛАМА

Выгода на модельный ряд Haval до 140 тыс. руб. Акция действует во всех официальных дилерских центрах бренда с 01.10.2018 по 31.12.2018. Выгода по кредиту и трейд-ин не суммируется. Дополнительную информацию об организаторе, правилах проведения, количестве товаров, участвующих в акции, сроке, месте и порядке их получения смотрите на haval.ru.