

Тревожные симптомы автопрома

В. Васильев



В начале июля нынешнего года в Государственной думе Российской Федерации состоялось внеочередное заседание экспертного совета по автомобильной промышленности при Комитете Госдумы по промышленности. Здесь обсуждался только один вопрос: негативная ситуация, сложившаяся в автомобильной отрасли страны.

Рынок диктует законы

Действительно, положение в отечественном автопроме складывается тревожное. Доказательством служит тот факт, что первое полугодие нынешнего года российский автомобильный рынок завершил с наихудшими показателями со времен кризиса 2009 года. По итогам мая продажи всех автомобилей по сравнению с 2013 годом сократились на 12,5%, по результатам пяти месяцев – падение на 6%. Легковых автомобилей в мае продано на 10% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, а за пять месяцев текущего года падение составило 4,5%. Рынок грузовых автомобилей сжался на 17%. Но хуже всего ощущает себя рынок легкого коммерческого транспорта и автобусов, падение которого составило более 20% за январь – май (падение за май по LCV – 45%). Таким образом, очевиден негативный тренд на снижение, который начался в конце 2012 года.

Российский авторынок сегодня оценивается примерно в 70 млрд долл. США. Участниками автомобильного рынка прогнозируется его падение в 2014 году в разных сегментах от 10 до 40% по отношению к 2013 году. И это при том, что в 2013 году уже произошло существенное снижение объемов продаж. Многие автопроизводители ожидают отрицательных финансовых результатов по итогам года.

А ведь автомобильная отрасль чрезвычайно важна для российской экономики. На нее приходится более трети стоимостных объемов российского машиностроения. Более того, она – лишь видимая часть разветвленной системы производства автокомпонентов (комплектующие, сырье и материалы): на ней замыкаются результаты производственной деятельности металлургов, химиков, машиностроителей. На одно рабочее место на сборочном конвейере автомобильного завода приходится не менее 10 рабочих мест в соответствующих смежных производствах. Благодаря мультипликативно-

му эффекту автомобилестроение обеспечивает в смежных отраслях занятость около 4,5 млн человек. Значит, от дальнейшей модернизации, роста, инноваций в автомобильной промышленности зависят перспективы устойчивого экономического роста в стране.

Откровенное обсуждение

Заседание открыла член Комитета Государственной думы по промышленности, председатель Экспертного совета Альфия Когогина. В своем выступлении она обратила внимание на основные факторы, оказывающие давление на авторынок: общее отсутствие роста экономики и сохраняющуюся потребительскую неуверенность, высокие ставки по автокредитованию и отсутствие комплексного подхода со стороны правительства к решению проблем. Докладчица охарактеризовала текущую ситуацию развития автомобильного рынка как пессимистичную.

Первый заместитель председателя Комитета Государственной думы по промышленности, первый вице-президент союза машиностроителей России Владимир Гутенев поддержал оценку А. Когогиной, отметив, что данная негативная тенденция характерна для всего машиностроения и промышленности.

В своем выступлении директор департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга России Александр Морозов обобщил прозвучавшие предложения, рассказал о реализуемых мероприятиях и предложил комплекс мер, которые позволят переломить негативную тенденцию и достичь целевых показателей стратегии автомобильной промышленности и госпрограммы развития промышленности и повышения ее конкурентоспособности. А. Морозов согласен, что «позитивный или негативный сценарий в первую очередь зависит от макроэкономической ситуации». Участники заседания поддержали выступление докладчика.

Характеризуя положение в автомобильной промышленности, вице-президент группы ГАЗ Елена Матвеева

отметила, что в первом полугодии 2014 года продажи на рынке LCV, по предварительной оценке, упали на 16% и составили 57,3 тыс. единиц. По итогам года снижение может составить 31% (111,9 тыс. шт.).

Продажи Горьковского автозавода за шесть месяцев нынешнего года снизились примерно на 20% – до 25 тысяч штук. В случае серьезного ухудшения ситуации на рынке группа будет вынуждена пойти на сокращение персонала: численность работников ГАЗа может снизиться на 5 тысяч человек, Павловского автозавода – на 3 тысячи. Ранее на такие меры уже пошли «АвтоВАЗ» и завод «Ford Sollers» во Всеволожске.

Основными причинами падения рынка являются нестабильность экономической ситуации, изменение структуры бизнеса и сферы перевозок (укрупнение, переход в другие классы автомобилей), ухудшение условий покупки (рост стоимости заемных средств, ужесточение требований к заемщикам), сокращение госзакупок, перечислила Е. Матвеева.

В дискуссии приняли участие также представители крупнейших отечественных автостроительных компаний: «АвтоВАЗ», КАМАЗ, «Соллерс», «Renault», «Автотор», которые изложили свое видение ситуации и меры по ее нормализации.

Представитель «Renault» в России Оксана Назарова отметила, что стратегия концерна заключается в том, чтобы производить как можно ближе к рынкам сбыта. По ее словам, массовые модели выгоднее производить в стране сбыта, иначе цена повышается из-за логистики, локализация снижает до минимума и риски колебаний курсов валют.

Директор по корпоративным коммуникациям «BMW Group Россия» Василий Мельников отметил, что сейчас сборочное производство BMW в Калининграде вполне выгодно и удобно для клиентов концерна.

В то же время Владимир Беспалов из «ВТБ Капитал» считает, что небольшие производители действительно могут уйти, но крупные игроки, регулируя загрузку мощностей, способны подстроиться под нестабильный рынок. Аналитик полагает, что рассуждать о ситуации на автомобильном рынке после 2019 года слишком рано. По мнению В. Беспалова, сейчас дополнительные меры поддержки автопроизводителям не требуются. Но, признает он, после того, как проекты выйдут на более глубокий уровень локализации, государству так или иначе придется стимулировать обновление парка.

Прогнозы развития ситуации в отечественном автопроме становятся все более пессимистичными: под угрозой заводы иностранных автоконцернов в стране. По последним оценкам, к 2018 году объем российского рынка может оказаться на треть меньше плановых 3,6 млн машин, но даже на фоне оптимистического сценария роста многим будет выгоднее закрыть российскую сборку, вернувшись к импорту. В зоне риска, в частности, «Peugeot-Citroen», BMW, «SsangYong», «Opel» и китайские бренды.



В нынешнем году продажи всех типов автомобилей по сравнению с 2013 годом сократились



Успешно проведена программа субсидирования закупок автобусов, работающих на газомоторном топливе

Российские автопроизводители заявили, что без дополнительных мер господдержки российский авторынок продолжит стагнировать. В презентации компании «Соллерс» подчеркивается, что динамика спроса на новые машины «значительно отличается» от прогнозов государственной стратегии развития автопрома до 2020 года. По оценкам компании, уже в этом году объем рынка может быть на 26% ниже заложенного в стратегии, а к 2018 году разрыв достигнет 36% – 2,3 млн машин вместо 3,6 млн.

На основании оценок «Roland Berger Strategy Consultants» эксперты компании «Соллерс» заключают, что при сохранении ситуации в экономике и снижении импортных пошлин из-за ВТО (сейчас на новые легковые автомобили они составляют в среднем 25%, к 2019 году снизятся до 15%) локализовать производство в России после 2017 года будет нецелесообразно. В итоге доля импорта может вырасти до 67%, или 1,4 млн машин (в 2013 году – 700 тыс. автомобилей, или 29% рынка), против 20%, заложенных в стратегии. Доля локализованных иномарок может упасть с нынешних 52% (1,3 млн автомобилей) до 26% (600 тыс. единиц).

В частности, отмечается, что для сокращения выпуска в России иностранных автомобилей уже есть предпосылки: мощности большинства заводов слишком малы, чтобы конкурировать по затратам с Европой. Стандартные объемы выпуска на других рынках – 200–400 тыс. машин в год, но сейчас в нашей стране такие мощности есть у немногих, например у «АвтоВАЗа», «Volkswagen» и «Hyundai-Kia».

Участники мероприятия отметили отсутствие стратегии поддержки отечественного автопрома (кроме субсидий, которые де-факто компенсируют отечественным автозаводам утилизационный сбор, – 84,3 млрд. руб. в 2014 году). Специалисты подсчитали, что субсидирование дает преимущество в 5–10% по сравнению с импортом, перспективы после 2016–2018 годов неясны. Сейчас экономия затрат с учетом субсидий составляет 0,6–1,5 тыс. евро на автомобиль. Без субсидирования после 2020 года малые объемы производства невыгодны в России.

При объемах от 50 тыс. машин в год без субсидий экономия от локализации по сравнению с импортом будет составлять 60 евро на автомобиль, при объемах 10–25 тыс. машин дополнительные затраты на локализацию – 0,5–1,3 тыс. евро на автомобиль.

В результате из России может уйти ряд брендов, существует опасность отмирания бизнес-модели сборки по контракту (сейчас имеется у «Автотора», «Derways», «Соллерса», «Группы ГАЗ»). В зоне риска прекращения сборки в России и перехода на импорт находятся китайские бренды, «Peugeot-Citroen», BMW (сборка на «Автоторе»), «SsangYong» и «Opel». Причем эксперты делают такой вывод на базе оптимистичного прогноза роста продаж машин в России к 2020 году до 3,3 млн.

В «Ford Sollers», впрочем, по-прежнему обещают повысить уровень локализации до 60% к 2016 году и пустить в строй действующих двигателестроительный завод в следующем году. Топ-менеджер «PSA Peugeot Citroen», принимавший участие в заседании совета, сообщил, что сложно сказать, как факторы, влияющие на рентабельность производств, изменятся в течение ближайших лет. При благоприятном сценарии развитию будет способствовать большая емкость рынка (малое количество автомобилей на душу населения), а также возможность экспорта. Кроме того, ряд производителей собирают в России модели, специально разработанные для российского рынка, поясняют в компании.

Оправданные опасения

Вместе с тем было высказано опасение в своевременности реализации мер поддержки. Основания для этого у автопроизводителей есть. По оценке Объединения автопроизводителей России, уровень реального выполнения министерствами и ведомствами поручений В. Путина и Д. Медведева, данных ими на совещаниях по автопрому в 2012–2013 годах, не превышает 50%.

Первое из них – это поручение председателя правительства России В. Путина №ВП-П9-11пр, которое было дано по результатам совещания в Тольятти 4 апреля 2012 года. Некоторые пункты данного поручения были весьма успешно реализованы, например о возмещении части затрат на уплату процентов по кредитам на реализацию инвестиционных и инновационных проектов; об утилизационном сборе, экологическая направленность которого способствовала стимулированию производства. Успешно проведена в 2012 году программа субсидирования закупок в субъектах Российской Федерации автобусов, работающих на газомоторном топливе.

Однако большинство поручений все-таки не выполнено. Среди них трансформация транспортного налога, предполагающая введение повышенных коэффициентов для автомобильной техники низких экологических классов. Не удастся также пока воплотить в жизнь концепцию ограничения сроков эксплуатации коммерческой техники, которая могла стать очень

мощным драйвером роста рынка автомобилей, способствовать улучшению транспортной и экологической безопасности на дорогах.

Полная и своевременная реализация поручений по совокупности могла бы увеличить реализацию в 2014 году легковых автомобилей более чем на 100 тыс. единиц, грузовых – до 30–40 тыс., автобусов – до 20 тыс.

Плюсы и минусы

На заседании отмечалось, что одной из причин уменьшения объемов продаж коммерческой автотехники является вступление в ВТО, которое снизило барьеры для импорта новой и поддержанной иностранной техники в 2012 году. Таможенные пошлины на иностранные поддержанные грузовые автомобили снизились примерно вдвое – до 10–15%. При этом до введения пошлин в рамках договоренностей с ВТО действовали достаточно высокие пошлины на поддержанную автотехнику, которые, по сути, являлись заградительными и сдерживали импорт.

Правительство России практически одновременно со снижением ставок ввозных таможенных пошлин ввело утилизационный сбор, позволивший компенсировать снижение ввозных таможенных пошлин (250–450 тыс. руб. на автомобиль). Введение сбора объяснялось необходимостью защиты экологии, хотя, по сути, они компенсировали снижение пошлин после вступления в ВТО. Позже, из-за претензий других членов ВТО, прежде всего стран Европейского союза, правительство было вынуждено распространить утилизационный сбор и на российских производителей.

Свою роль сыграл и китайский фактор. Доля продаж китайской автотехники в сегменте средних и тяжелых гру-

зовиков составляла в 2010 году лишь около 1%, а в 2012 году она достигла уже 10%. Однако благодаря борьбе с серым импортом и увеличению контроля над соблюдением соответствия ввозимой техники экологическим нормам доля китайской техники сократилась до 7%. Ожидается, что китайские предприятия смогут достаточно быстро адаптировать свои автомобили к российским экологическим требованиям и нарастить их импорт. По оценкам аналитиков, основным фактором, сдерживающим быстрый рост продаж автомобилей из Поднебесной, является недостаток сервисных центров в России.

Рост рынка грузовых автомобилей также определяется динамикой промышленного производства и инвестиций, которые определяют потребность в грузовом автотранспорте. Рецессия может привести к уменьшению товарооборота, что негативно скажется на продажах транспортных средств. Ухудшение экономических ожиданий ведет к сокращению инвестиций в строительство и промышленность, что также ведет к снижению объемов грузоперевозок. Этот фактор в наибольшей степени проявился во второй половине 2013 года и, по оценке экспертов, сохранит свое влияние в текущем году.

В то же время государство пытается поддержать отечественное автостроение. Например, внедрением строгих экологических стандартов Евро-4, а затем Евро-5, которые регулируют содержание вредных веществ в выхлопных газах. Благодаря этому снизился импорт коммерческой автотехники из Китая. В России стандарт Евро-5 действует на все ввозимые автомобили с 1 января 2014 года. Грузовые автомобили и автобусная техника Китая соответствуют только стандартам Евро-3 и Евро-4.

Разрабатываются планы по ограничению сроков эксплуатации изношенной техники. Так, Минпромторг предлагает установить предельные сроки эксплуатации ряда категорий коммерческих автомобилей на уровне от 7 до 15 лет, в зависимости от категории транспортного средства. Сегодня доля средних грузовиков возрастом более 10 лет – 52%, больших грузовиков – 76%, автобусов – 57%.

Вместе с тем в 2013 году в России отмечался существенный рост количества сделок лизинга. Причем наибольший рост операций, как в абсолютном, так и в относительном выражении, показали лизинговые компании, аффилированные с госбанками: «ВЭБ-лизинг» (на 248%) и «ВТБ Лизинг» (рост операций в 12 раз). Лизинговые операции распространяются на большинство автомобилей, представленных на российском рынке, но основным бенефициаром является КАМАЗ, на который приходится до половины продаж.

Подводя итоги, можно сказать, что прогноз на 2014 год – снижение объемов рынка как следствие общей макроэкономической ситуации. Что касается долгосрочного прогноза, то многие эксперты имеют все основания его изменить и теперь прогнозируют в России не более 3–3,3 млн автомобилей к 2025 году.



Внедрение стандартов Евро-4, а затем Евро-5 снизит импорт автотехники из Китая