



## РОСАВТОПРОМ РАСТЕТ, ПЕРЕХОДЯ НА ВЫПУСК ИНОМАРОК

Автомобильная промышленность в настоящее время является одной из наиболее динамичных отраслей российской промышленности - как с точки зрения институциональных процессов, происходящих в ней, так и динамики выпуска. В 2006 г. в России было произведено 1,174 млн. легковых автомобилей - на 9,8% больше, чем в предшествующем году. Достигнутые темпы роста были максимальными за пятилетие истории нового росавтопрома, зарождение которой связывают с началом сборки в России иномарок. Впервые с 2002 г. темпы в этой отрасли превзошли темпы всей российской промышленности. Символическим является тот факт, что в 2006 г. выпуск легковых автомобилей впервые за весь постсоветский период достиг уровня, отмечавшегося в наиболее благоприятный для экономики страны период 80-х гг. двадцатого века.

Успехи росавтопрома образца 2006 г. связаны главным образом с расширением выпуска иномарок при продолжающемся свертывании производства российских марок автомобилей.

В 2006 г. в России было собрано 896 тыс. легковых автомобилей российских марок, и этот объем гораздо ближе к показателю кризисного 1995 г. (835 тыс. автомобилей), чем к наиболее удачному благодаря «девальвационной форе» 2001 г. (1017 тыс. автомобилей). Выпуск росмарок продолжил свое сокращение, начавшееся в 2001 г. и ускорившееся в 2005-2006 гг.

### Выпуск легковых автомобилей в России (тыс. шт.)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Выпуск росавтопрома - всего	1022	981	1011	1110	1069	1174
Сборка российских марок	1017	971	954	977	910	896
АвтоВАЗ	768	703	700	718	721	766
Сборка российских марок, за исключением АвтоВАЗа	249	268	254	259	188	130
ГАЗ	81	66	57	66	52	52
ИЖ-Авто	36	61	78	83	37	29
Прочие производители*	132	141	119	111	99	50
Сборка иномарок	5	10	57	133	159	278
Всеволожск (Ford)		2	16	30	36	62
ТагАЗ (Hyundai)		2	6	30	42	49
Автофрамос (Renault)			1	1	10	49
GM АвтоВАЗ (GM)			25	58	52	48
Автотор (KIA, Chevrolet, Cherry...)	5	6	8	15	17	40
ИЖ-Авто (KIA)				1	3	24
Прочие производители						6

\*Объем выпуска автозаводов, включенных в эту категорию, в 2006 г. не превысил 29 тыс. шт. в год.

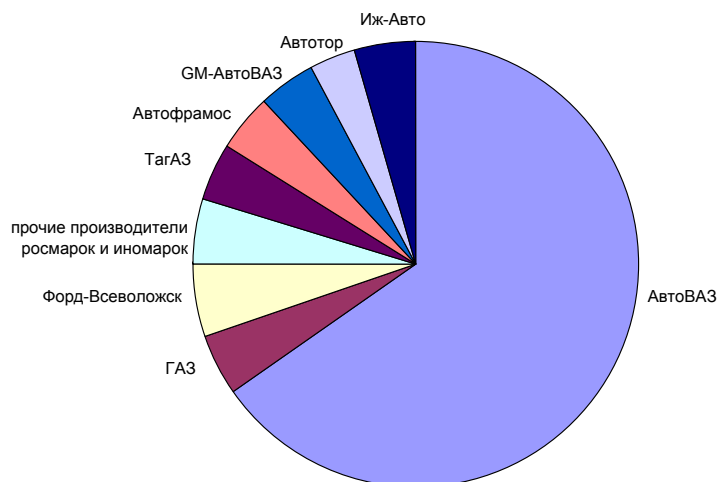
Источники: АСМ-Холдинг, Ассоциация европейского бизнеса в РФ.

Для ряда крупных отечественных автопроизводителей 2005–2006 гг. стали периодом отказа от стратегии модернизации и наращивания выпуска российских марок автомобилей и периодом переориентации производства на сборку иномарок. Без учета АвтоВАЗа за два года выпуск автомобилей российских марок на других автозаводах сократился вдвое и составил в 2006 г. 130 тыс. шт. Уход с рынка прямых конкурентов позволил АвтоВАЗу заметно нарастить выпуск: за 2005–2006 гг. производство автомобилей «ВАЗ» выросло на 48 тыс. Вместе с тем этот прирост составляет всего 37% ниши, которая оказалась свободной в результате свертывания производства российских марок другими автозаводами. Спрос на российском автомобильном рынке во все большей степени ориентируется на иномарки. Выпуск иномарок российского производства увеличился за 2005–2006 гг. вдвое и составил в 2006 г. 278 тыс. В результате доля иномарок в объеме выпуска легковых автомобилей в России в 2006 г. составила 23,7%; иномарки существенно потеснили автомобили российских марок, пять лет назад составлявших 99,5% выпуска росавтопрома.



Конфигурации росавтопрома меняются. Пока только безусловный лидер росавтопрома АвтоВАЗ сохранил свою долю в выпуске, в остальной же его части можно говорить о появлении новых и перспективных в плане дальнейшего роста игроков. Так, в 2004 г. средних по масштабу (выпуск более 3% производства автомобилей в России) автозаводов было четыре<sup>2</sup>, они специализировались преимущественно на выпуске росмарок, и масштабы их выпуска существенно различались. В 2006 г. «группа центра» росавтопрома выглядит принципиально иначе: она более многочисленна и более однородна по масштабу<sup>3</sup>, кроме того, эти предприятия специализируются, в основном, на выпуске иномарок.

### Структура выпуска легковых автомобилей в России в 2006 г. (в %)



Источники: АСМ-Холдинг, Ассоциация европейского бизнеса в РФ.

Динамичный рост сборки иномарок и формирование новых конфигураций росавтопрома напрямую связаны с подписанием в марте 2005 г. постановления Правительства № 166 "О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки", открывшего перед иностранными автоконцернами новые перспективы производства автомобилей в России. При этом условия организации промышленной сборки в России – практически беспошлинный ввоз автокомпонентов при условиях организации выпуска в объеме от 25 тыс. автомобилей в год и доведении объема автокомпонентов, производимых в России, до 30% от всех используемых в течении 6-7 лет – поначалу казались необоснованно льготными для иностранных автопроизводителей. Однако события 2006 г. показали, что опасения относительно того, что иностранные автоконцерны ограничатся минимальным требуемым производством в объеме 25 тыс. автомобилей в год, оказались беспочвенными. Ряд иностранных автопроизводителей, уже выпускающих автомобили в России, увеличивают проектные мощности<sup>4</sup>.

Перспективность российского авторынka для иностранных автоконцернов подтверждает динамика импорта новых иномарок: в 2003–2006 гг. импорт новых иномарок в Россию увеличивался ежегодно на 60-70%. В 2006 г. продажи новых импортных иномарок на российском рынке превысили 737 тыс. (+61% к объему 2005 г.). Более того, минувший год отмечен заметным увеличением сроков ожидания покупателями заказанных ими машин, в первую очередь новых иномарок. Очереди на новые иномарки

<sup>2</sup> Иж-Авто (7,4% выпуска), ГАЗ (5,9%), ЗМА (3,7%) и GM АвтоВАЗ (5,2%).

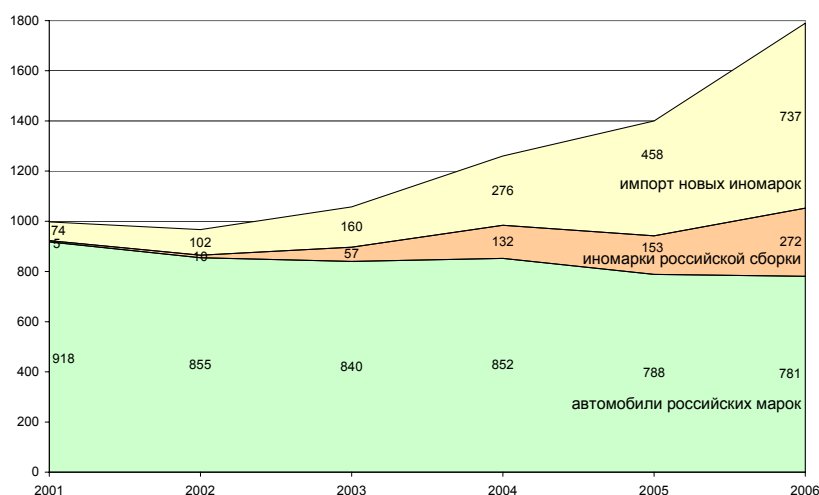
<sup>3</sup> Форд Всеволожск (5,3% выпуска), Иж-Авто (4,5%), ГАЗ (4,4%), ТагАЗ (4,2%), Автофрамос (4,1%), GM АвтоВАЗ (4,1%), АвтоТОР (3,4%).

<sup>4</sup> Так, еще в 2006 г. первоначальную мощность российского завода Renault (Автофрамос) предполагалось увеличить с первоначально объема 60 до 80 тыс. шт. в год уже в 2007 г., а в феврале 2007 г. было принято решение о наращивании ее до 160 тыс. шт. в год с середины 2009 г. Аналогично, выпуск ЗАО "Форд Мотор Компани" (завод Ford в г. Всеволожске) планируется довести с 60 до 150 тыс. автомобилей в год. Иж-Авто, с августа 2005 г. осуществляющий сборку KIA Spectra (первоначальный планируемый объем выпуска 45 тыс. автомобилей в год), планирует развивать производственные мощности и увеличить их до 70 тыс. автомобилей в год.



существовали и ранее, однако в 2006 г. очереди в салонах на покупку новых иномарок в «нелюксовых» комплектациях, близких к базовым, удлинились до 6–9 месяцев. Главными факторами повышения спроса россиян на автомобили средней и более дорогой ценовых категорий по-прежнему оставались рост доходов населения и расширение банковского кредитования покупки автомобилей. Кроме того, свою роль сыграло продолжившееся удорожание недвижимости: при росте количества людей, готовых покупать вещи длительного пользования, повышение стоимости жилья ограничивало их возможности в разумной перспективе улучшить жилищные условия и вынуждало искать другие способы улучшения качества жизни. Приобретение хорошего автомобиля стало одним из них. В результате продажи новых автомобилей всех марок на российском авторынке в 2006 г. выросли на 28%, составив 1,8 млн. автомобилей, и темпы их роста были максимальными за 2003–2006 гг. При этом иномарки российской сборки и импортные завоевывают все большую долю росавторынка. В 2004–2006 гг. ежегодное увеличение их доли составляло около 12% росавторынка, и в 2006 г. на них пришлось 56% продаж новых автомобилей.

### Продажи новых легковых автомобилей на российском рынке (тыс. шт.)



Источники: Росстат, ФТС РФ, АСМ-Холдинг, Ассоциация европейского бизнеса в РФ, Центр развития.

Итоги развития российской автомобильной промышленности и российского автомобильного рынка в 2006 г. свидетельствуют о том, что их открытость (льготные условия организации сборочных производств в России и низкая 25%-ная ставка пошлин при импорте новых автомобилей) делает возможной реализацию двух путей усиления присутствия на российском авторынке. Первый путь – наращивание импорта – вплоть до настоящего времени реализуется концернами Toyota, Daewoo, Mitsubishi, Nissan. Их продажи в России в 2006 г. составили около 307 тыс. автомобилей, или около 14% росавторынка, против 9% в 2004 г. Второй путь – развитие сборки в России – выбран Hyundai, Ford, KIA, Renault и GM. Этими концернами в России в 2006 г. продано 461 тыс. автомобилей, и рост их присутствия на росавторынке гораздо более убедителен – с 12% в 2004 г. до 22% в 2006 г. О большей перспективности второго варианта роста присутствия на росавторынке свидетельствует начало строительства новых автозаводов Volkswagen (в Калуге) и Toyota (в Санкт-Петербурге). В ближайшие месяцы планирует определиться с местом строительства завода в России концерн Nissan. Кроме того, по заявлению Минэкономразвития, министерство ведет работу по согласованию и подписанию соглашений об организации промышленной сборки еще с десятью иностранными автоконцернами.

Первый этап перестройки росавтопрома – этап организации сборочных производств, стартовавший с открытием в России сборочных производств иномарок в 2002 г. и активизировавшийся в 2005 г. с подписанием 166-го Постановления Правительства, – развивается весьма динамично. Однако, являясь барометром состояния российской обрабатывающей промышленности и степени зрелости «общества массового потребления» и обеспечивая более 30% стоимостных объемов отечественного машиностроения, росавтопром ценен для российской экономики главным образом в силу того, что представляет собой видимую часть разветвленной системы производства автокомпонентов, а значит,



аккумулирует в себе результаты производства металлургического, химического комплексов и других производств машиностроительного комплекса. И если для отечественного потребителя успешность росавтопрома определяется его переориентацией на выпуск иномарок, то с точки зрения российской экономики в целом процесс реорганизации росавтопрома можно будет оценивать как однозначно положительный только в случае восстановления российского производства автокомпонентов – теперь уже для автомобилей иностранных марок. В связи с этим минимальная 30%-ная степень локализации производства является очевидно недостаточной.

Однако масштабы расширения сборки иномарок в России на среднесрочную перспективу неизбежно подтолкнут иностранные автоконцерны к необходимости более активной организации производства автокомпонентов – так, по оценкам специалистов, поиск российских смежников, способных произвести в России аналоги импортируемых автокомпонентов, становится насущной необходимостью при выходе производства на уровень около 80 тыс. автомобилей в год. С этой точки зрения динамика сборки иномарок рядом иностранных автоконцернов и планы ее расширения на среднесрочную перспективу представляет собой почву для большего оптимизма относительно второго этапа развития отечественной автомобильной промышленности – этапа организации производства автокомпонентов. И именно динамизм на этом этапе развития росавтопрома может снять сомнения относительно полезности «обмена» прежнего росавтопрома (в части мощностей сборочных производств и производств–смежников, пока выключенных из производственного процесса) на новый росавтопром (с растущими сборочными мощностями, льготным таможенным режимом и пока не загруженными мощностями смежных производств) и обеспечить сохранение устойчивого роста росавтопрома в средне- и долгосрочной перспективе.

Насколько конкурентоспособным и гибким в модернизации производства и реагировании на требования росавторынка окажется АвтоВАЗ, будет ясно уже в ближайшее время: стремительное наращивание присутствия иностранных автоконцернов в росавтопроме и на росавторынке (в том числе и в ценовой нише, занимаемой российским автогигантом), подкрепленное апробированными стратегиями автокредитования, постепенно перевешивает традиционную лояльность российских автолюбителей к продукции АвтоВАЗа. Вполне возможно, что уже 2007 г. окажется знаковым для росавтопрома именно в связи с выбором АвтоВАЗом новой, менее амбициозной, но более рациональной стратегии развития – совмещения производства традиционных росмарок, росмарок нового поколения («Калина», «Приора») и создания на базе автозавода совместных предприятий.

*Ольга Березинская*