

## **Автомобильная промышленность: отсутствие условий для технологического развития**

*В.А. Цветков, доктор экономических наук, профессор,  
зам. директора Института проблем рынка РАН*

Статья подготовлена при поддержке Российского Гуманитарного Научного Фонда,  
проект 06-02-00003а

В 2005 г. в РФ было произведено лишь 1 млн. 68 тыс. машин вместо 1 млн. 110 тыс. в 2004 г. Объем операций по экспорту-импорту легковых автомобилей в стране в 2005 г. увеличился на 45,7% по сравнению с итоговыми показателями 2004 г. и составил \$8,337 млрд. При этом объем импортных поставок легковых автомобилей в страну в минувшем году составил \$7,728 млрд, что на 49,7% больше, чем годом ранее. В 2006 г. ожидается, что импорт автомобилей вырастет примерно еще на 40%.

Всего в прошлом году в России было продано около 567 тыс. новых иномарок. Из них: 110 тыс. (19%) пришлось на автомобили иностранных брендов, собранные в нашей стране; 380 тыс. – это бывшие в употреблении авто (импортный «секонд-хэнд»), продажи которых в финансовом исчислении превысили выручку всех российских автопроизводителей, вместе взятых (свыше \$5 млрд); 77 тыс. – новые автомобили.

В целом, всех участников российского рынка легковых автомобилей можно распределить на следующие пять групп: российские автозаводы, производители отечественных моделей (АвтоВАЗ, ГАЗ и др.); иностранные производители, имеющие собственные сборочные мощности в России (General Motors, Nissan, Toyota); российские автозаводы, производители иностранных брендов (ТагАЗ, Иж-Авто и др.); российские «кустарные» производители иностранных брендов.

**Российские автозаводы, производители отечественных моделей. АвтоВАЗ.** Из опубликованного отчета ОАО «АвтоВАЗ» о результатах своей финансовой деятельности за первые шесть месяцев 2006 г., чуда, которого ожидали от новой команды управленцев в лице ставленников «Рособоронэкспорта», не случилось. «Рособоронэкспорту» пока не удастся вытянуть тольяттинское предприятие из стагнации. Рыночная доля автомобилей марки «Лада» сократилась до 42,7%, с 49,2% годом ранее. Рентабельность по чистой прибыли и вовсе упала до 3,8%, с 4,2% годом ранее. Основным фактором, позволяющим тольяттинцам оставаться на плаву, является повышение цен на продукцию и небольшое увеличение продаж («АвтоВАЗ» в 2005 г. произвел 721 тыс. 500 машин). С начала 2006 г. отпускные цены на весь модельный ряд «Лад» выросли в среднем на 5,85%.

У компании до сих пор нет четкой стратегии того, в какую сторону она намерена двигаться дальше. Неизвестно также, с каким модельным рядом она будет работать через 5-10 лет. Пока же руководители автомобильной компании подали в правительство новый вариант соглашения на работу в режиме промышленной сборки. Если раньше АвтоВАЗ претендовал на льготный импорт восьми автокомпонентов, то теперь их количество предполагается увеличить в несколько раз. Беспешный ввоз компания предполагает использовать при запуске производства новых моделей. Льготная импортная ставка составляет 3% против обычных 20%.

Одновременно АвтоВАЗу обещано из госбюджета для пополнения модельного ряда Lada двенадцатью свежими моделями \$5 млрд. Только есть подозрение, что никакие миллиарды бюджетных денег не сделают АвтоВАЗ законодателем автомобильной моды. Достаточно заглянуть в отчет компании по МСФО за 2004 г., чтобы обнаружить там расходы на НИОКР в объеме \$24 млн.<sup>1</sup> Следовательно, можно скептически отнестись к перспективе обновления модельного ряда завода собственными силами.

---

<sup>1</sup> Hyundai Motor – отнюдь не лидер мирового автомобилестроения – в тот год потратил на исследования и разработки \$802 млн, а Toyota – \$6,4 млрд.

Поэтому, для повышения конкурентоспособности производимой продукции и выходя на мировые рынки у АвтоВАЗа есть только один выход – кооперация с зарубежным партнером, например, французским Renault.

*Группа «ГАЗ».* Решение отказаться от гонки за мировыми автолидерами у «ГАЗ»<sup>2</sup> было абсолютно сознательным. Ведущие мировые компании производят миллионы легковых автомобилей в год, ГАЗ в прошлом году выпустил лишь 55000. Поэтому было принято решение не разрабатывать свои новые модели легковых машин.

В связи с этим, весной 2006 г. группой ГАЗ за \$150 млн был куплен один из заводов корпорации DaimlerChrysler, выпускавший в американском городке Стерлинг-Хайт автомобили Chrysler Sebring, а также их версии под маркой Dodge Stratus. Производство этих моделей будет перенесено в Россию к концу 2007 г.

В июне ГАЗ за \$72 млн. приобрел у Renault Trucks лицензию и оборудование для выпуска дизельных двигателей для грузовиков. А в июле группа стала владельцем английского завода LDV, выпускающего фургоны Maxus за \$150 млн.

Итого, потрачено почти \$400 млн.<sup>3</sup> Это в 3,3 раза больше, чем чистая прибыль ГАЗ за прошлый год. Что группа получила за эти деньги? Морально устаревшую машину Sebring (в этом году ей исполняется пять лет), которую начнут собирать лишь в 2008 г., малоизвестный на рынке фургончик Maxus и 11-литровый мотор, который не влезет под капот ни одной из разновидностей «ГАЗелей».

Что касается «ГАЗели», то ее начали выпускать еще в 1994 г., и с тех пор она почти не изменилась. Модели коммерческих автомобилей обновляются не так часто, как легковых, но 12 лет – это все-таки многовато. Зато до 2011 г. ГАЗ потратит \$1,1 млрд на разработки новых моделей городских автобусов, микроавтобусов и грузовиков, а возможно, и на покупки новых лицензий.

Кроме российских автогигантов, производством отечественных моделей занимаются: «Серпуховский автомобильный завод» и «Завод малолитражных автомобилей» (малолитражка «Ока»), «Иж-Авто» (классические модели ВАЗ). Но скоро их количество заметно поредеет. Так, «ИжАвто», принадлежащая группе «СОК», уже прекратившая в 2005 г. производство собственных нерентабельных моделей, в этом году перестала выпускать «шестую» моделей ВАЗ. А с 2008-го снимает с производства последнюю российскую модель, «четверку». Похожие мотивы и у «Завода малолитражных автомобилей» (принадлежит группе «Северсталь»), нежелающего больше выпускать «Оку».

В целом из заявленных на сегодняшний день планов российских автозаводов, производителей отечественных моделей на текущий год пока можно говорить лишь о 730 тыс. автомобилях, которые намерен выпустить АВТОВАЗ (из них на долю относительно новой модели «Lada Kalina» придется 60 тыс. автомобилей), «Серпуховский автомобильный завод» сообщает о планах по выпуску в текущем году 24 тыс. малолитражек «Ока», «Иж-Авто» – 21,5 тыс. классических моделей ВАЗ. Итого: 775,5 тыс. шт. И рассуждать о дальнейшем увеличении производства вряд ли уместно: цены на наши машины уже вплотную приблизились к стоимости новых иномарок массового спроса (потребительские качества которых много выше), а предстоящий в середине 2006 г. переход на экологические нормы «Евро-2» приведет к дальнейшему подорожанию российских авто в среднем на \$500.

Господдержка автопрому, о которой так много говорилось, пока дает сбой. Ни одного из \$5 млрд в рамках федеральной целевой программы «Национальная технологическая база на 2007-2011 гг.» отечественным автопромышленникам пока выделено не было. А нужна ли она вообще? Несмотря на все решительные заявления и

---

<sup>2</sup> Группа «ГАЗ», принадлежащая «Базовому элементу» Олега Дерипаски.

<sup>3</sup> По мнению экспертов, разработать с нуля собственную машину и наладить ее производство стоит в пределах \$200-500 млн. Для сравнения: Nissan, которая с 2009 г. начнет собирать свои автомобили в Санкт-Петербурге, потратит на строительство сборочного завода \$200 млн.

планы руководителей отечественных автопредприятий ждать в ближайшее время особых рывков в сторону прогресса от них не стоит.

Так, флагман отечественного автомобилестроения АвтоВАЗ – на сегодняшний день одна из немногих, если не единственная крупная компания, которая отражает свои расходы на НИОКР в ежегодном финансовом отчете, – располагает крупным научно-исследовательским центром, возможности, кадровый потенциал и оборудование которого превосходят уровень любого другого автомобилестроительного института в России. Однако сравнение масштабов НИОКР на АвтоВАЗе с лидерами мирового автомобилестроения говорит о том, что масштабы исследований АвтоВАЗа слишком скромны и глобальная конкуренция идет на других уровнях развития научно-исследовательской базы.

Поэтому, можно согласиться с Филиппом Агийон, профессором Гарвардского университета утверждающим, что инвестиции в прорывные ноу-хау дело хорошее, но тратить на них деньги стоит лишь в том случае, если вы находитесь близко к передовой технологического фронта. Если исследовательские лаборатории вашей компании работают не хуже американских, европейских или японских, то и вложения скорее приведут к созданию действительно новой и интересной для рынка технологии. Иначе вы будете все время изобретать велосипед, который устареет еще на этапе разработки.

**Иностранные производители, имеющие собственные сборочные мощности в России.** Сегодня свое производство в России имеется только у компании *Ford* (завод в г. Всеволожске «Форд Мотор Компани»). Совместные предприятия имеют французская *Renault* («Автофрамос») и *General Motors* (GM-АВТВОАЗ). В течение 2006 г. сразу три автогиганта приняли решение о строительстве своих заводов в России: *General Motors*, *Nissan*, *Volkswagen*. В ближайшее время к ним может присоединиться *Peugeot-Citroen*. Достраивает свой завод *Toyota*.

В 2006 г. завод *Ford* обещает довести производство *Ford Focus* второго поколения до 58 тыс. 193, GM-АВТВОАЗ – 48 тыс. 670 *Chevrolet Niva* и *Viva*, «Автофрамос» – 60 тыс. седанов *Renault Logan*. Итого: 166863 автомобилей. Для сравнения, прошлый год стал для бразильского автопрома рекордным: местные *VW*, *Ford*, *GM*, *Peugeot Citroen*, *Renault*, *Fiat*, *Honda*, *Toyota* выпустили 2,3 млн. легковых автомобилей, из них почти 700 тыс. ушли на экспорт. Ввезено было лишь 85 тыс. легковушек. Комментарии, как говорится, излишни.

В целом все запущенные иностранцами в России автозаводы ориентированны лишь на сборочные проекты устаревших моделей. Международным концернам автозаводы в России не нужны. Они рассматривают РФ как экспортный рынок и отказываются возиться с производственными проектами. Поэтому рассуждать об инновациях и среди этой группы автопроизводителей не приходится.

**Российские автозаводы, производители иностранных брендов.** Данную группу игроков, которой выгодно развивать сборочные проекты, представляют владельцы российских заводов. На разработку своих моделей денег у них нет, продать мощности некому, а простаивать они не должны. Рынок все равно проглотит практически все, что удастся выпустить.

В 2006 г. «ТатАЗ» намерен собрать 70 тыс *Hyundai* вместо прошлогодних 42 тыс., «Иж-Авто» – 25 тыс. *Kia Spectra* (модель не слишком новая, но ее покупают, в ближайшее время завод начнет делать уже вполне современную *Kia Rio-2*). «Автотор» планирует собрать 20 тыс корейских машин под брендом *Chevrolet* – *Aveo*, *Lacetti*, *Evanda* и *Rezzo*.

В 2007 г. ЗМА произведет 10 тыс внедорожников *SsangYong*, а позже начнет делать дешевые *Fiat Palino* и *Albea*. Конвейер ЗМА сравнительно новый и легко подгоняется для выпуска любой иномарки. Правда объем его невелик – до 80 тыс машин в год.

В соответствии с подписанными контрактами заводы «ИжАвто» и «ТатАЗ», собирающие модели *Kia* и *Hyundai*, не имеют права вносить изменения в конструкцию и тем более создавать на их основе свои модели. Договор «Северсталь-авто» о сборке

моделей SsangYong и Fiat тоже не предусматривает самостоятельных переделок. Это также к вопросу об инновациях.

**Российские «кустарные» производители иностранных брендов.** Данная группа игроков на рынке автопрома представляет собой российских новичков этой отрасли и китайцев, освоивших выпуск автомобилей в переоборудованных для этих целей вагонно- и авторемонтных мастерских. Их объединяют предприимчивость и склонность к авантюрам. Этим людям мало смущает необходимость формировать спрос на свою продукцию: российские предприниматели рассчитывают быстро заработать, упорные китайцы – закрепиться на перспективном рынке. Рассмотрим это на конкретных примерах.

В 2005 г. на Алтае, в г. Бийске, началось производство китайских джипов Admiral. Инвестором выступил завод «Южуралмаш», тоже, кстати, уже собирающий из китайских деталей автомобили, но только грузовые.

Внешне китайские джипы Admiral напоминают Toyota Hilux, но что внутри, точно не знают даже сами сборщики. Импортирует машинокомплекты в Россию государственная китайская компания FAW (First Automotive Works). А изготавливает их другая китайская фирма, Zhongxing. Детали берет отовсюду – свои, других китайцев, корейские, японские. Алтайскому заводу в общем-то без разницы. Для него важно соответствовать критериям промышленной сборки, заявление на которую, подтвердили в Минэкономразвития, уже подано. Правда, сваривать и красить пока не на чем – соответствующие линии еще не приобретены. Поэтому машины пока собираются на стапеле. План алтайцев – 25 тыс машин в год.

По той же схеме работает другой новичок, «Транссервис», готовящий производство машин китайской фирмы Chery в поселке Кольцово под Новосибирском. Те же \$30-50 млн инвестиций позволят достичь тех же объемов – 25 тыс в год. Название моделей ничего не говорят российскому автомобилисту – A15, T11 и A21. Первая представляет собой лицензионную Seat Toledo, вторая похожа (но не более того) на Toyota RAV4, третья – собственная разработка китайцев.

По китайскому пути пошли и братья Деревы (компания «Дервейс»), которые несколько лет назад на доходы от торговли минеральной водой организовали в родном Черкесске сборку джипов. Сначала использовали румынские запчасти, но в прошлом году перешли на китайские.

В феврале в Златоусте Челябинской области на одном из предприятий военно-промышленного комплекса начнется выпуск дешевых внедорожников «шаттл».

Кроме указанных «производителей» в ближайшее время откроют сборку или производство автомобилей из комплектующих из Индии, Ирана и Китая еще как минимум два десятка различных организаций.

Китайские автопроизводители пошли на абордаж российского рынка: по стране прокатилась волна крупных выставок и PR-акций. Китайская компания Great Wall в содружестве с правительством Татарстана возрождает недостроенный завод в Елабуге, где в свое время GM собирала Blazer. За \$100 млн партнеры собираются построить завод на 50 тыс автомобилей в год для сборки внедорожников и пикапов Deer, а также небольшой легковой модели.

Компания «Автотор» заключила соглашение с китайской компанией Chery о совместном строительстве завода ценой \$150 млн., рассчитанного на выпуск 100 тыс машин в год под маркой A15, T11, A21 (тех же, что в Новосибирске).

Конечно, китайские проекты тоже не такой уж плохой результат политики российских властей в автопроме. Чем разнообразнее предложение на рынке, тем лучше.

Однако в Европе китайские компании жестко "осадили". В начале года Евросоюз запретил импорт автомобилей сразу трем крупным китайским компаниям: Brilliance Jinbei Automobile, Great Wall Automotive и Jiangling Motors. Европейцев категорически не удовлетворили результаты тестов китайских автомобилей на соответствие стандартам

безопасности EuroNCAP (независимая экспертиза)<sup>4</sup>. Но, как мы видим, российский рынок продолжает стремительно поглощать китайскую продукцию.

И так, подведем итоги.

1) Даже если сложить уже сделанные и заявленные инвестиции во все сборочные проекты, реализованные и планируемые, получится около \$2 млрд (таб. 3.1). Вместе с тем за 10 лет (1994-2004 гг.) международные автоконцерны вложили в бразильский автопром (в переоборудование заводов и разработку новых моделей) астрономическую сумму \$26,6 млрд.

2) Основного прироста к объему реализуемых на территории России автомобилей стоит ожидать только за счет увеличения локального производства иномарок. Если в 2004 г. процентное соотношение иномарок импортируемых и произведенных на местных автозаводах составило 81/19, то в прошлом году этот показатель изменился в пользу сборочных предприятий (76/24). Но это «отверточная» сборка устаревших автокомплектов.

3) Можно утверждать о «начале» в стране нового этапа развития автопромышленности, похожего на китайский, – с сотнями маленьких сборочных предприятий. За изготовление машин берутся все кому не лень. Так что и здесь высокого качества отечественных машин российским автолюбителям придется ждать еще долго.

4) Рост автомобильного бизнеса сталкивается с существенной проблемой – отсутствием подходящих профессиональных сотрудников. Эксперты отмечают, что в начале 90-х произошло «вымывание» профессиональной прослойки отрасли автопрома, поэтому сегодня общий уровень профессионалов в автомобильной промышленности можно оценить как крайне неудовлетворительный. В особенном дефиците – технические специалисты, особенно конкретных узких специализаций, а также руководители среднего звена, которые непосредственно управляют процессом производства. В свою очередь, дефицит квалифицированного персонала прямо скажется на качестве собираемых автомобилей.

Все это наводит на мысль, что Россия остается страной со слаборазвитой и неконкурентной автомобильной промышленностью. Предпосылок построить полноценный автопром у нас нет. А, следовательно, нет спроса и на инновации.

---

<sup>4</sup> Краш-тест китайского вседорожника Landwind от компании Jiangling Motors, проведенный влиятельным немецким автоклубом ADAC, показал чудовищные результаты. В тесте на лобовой удар на скорости 64 км/ч китайский джип набрал только 1 балл из 16. В тесте на боковой удар на скорости 50 км/ч – 12 из 16. Общий уровень защиты пассажиров в китайском авто эксперты оценили на 13 баллов из 37. В итоге после дальнейшей серии краш-тестов был запрещен импорт в Европу таких ненадежных, как сочли европейцы, марок, как Brilliance Jinbei Automobile, Jiangling Motors и Great Wall Automotive. Впрочем, скорее всего, через некоторое время запрет будет снят. Китайцы постоянно и вполне успешно работают над качеством своих автомобилей и в настоящее время продолжают добиваться европейской сертификации.

Таблица 3.1

Инвестиционные проекты в российскую автомобильную промышленность<sup>5</sup>

Производитель	Инвестиции (\$ млн)	Город	Модели	2005 г., итоги	2006 г., планы	Макс. мощность	Льготы
<b>Завод работает, есть сварка и окраска кузова</b>							
GM-АвтоВАЗ/ Chevrolet	338	Тольятти	Chevy Niva, Viva	52000	49000	100000	Строительство с нуля. Свободный таможенный склад
ТатАЗ/ Hyundai	320	Таганрог	Hyundai Accent, Sonata	42500	70000-75000	120000	Строительство завода с нуля. Льгот нет, готовят документы по пост. №166 <sup>6</sup>
Ford	180	Всеволожск	Ford Focus	33000	60000	100000	Строительство завода с нуля Свободный таможенный склад
Автотор и Kia, BMW	280	Калининград	BMW-3 и 5, Kia Sportage и др.	16500	10000-15000	40000	Беспшлинный ввоз в режиме СЭЗ
Автофрамос	280	Москва	Renault Logan	10000	40000-50000	60000	Льгот нет, готовят документы по пост. №166
ИЖАвто/ Kia	90-100	Ижевск	Kia Spectra, Kia Rio-2	3000	25000	40000-65000	Промсборка по пост. №166

<sup>5</sup> SmartMoney # 06 | 17.04/2006, # 26 | 11.09.2006.

<sup>6</sup> Смысл правительственного постановления №166 в общих чертах таков. Компании, которые обязуются производить не менее 25000 автомобилей в год – и не просто собирать их в России, а организовать сварку и покраску и за пять лет довести уровень локализации до 30%, - платят всего до 5% пошлины за ввоз автокомпонентов, а не 20%, как те, кто не принял на себя подобных обязательств.

Подготовка к промышленной сборке							
ГАЗ/Chrysler	150	Н. Новгород	Chrysler Sebring	-	-	65000	
Автотор и Chery Motors	200	Калининград	Chery A15, T11, A21	Пилотная партия	17000	150000	Готовится строительство завода, ввоз в режиме СЭЗ
ЗМА (Северсталь-авто), SsangYong	50-90 (17-18) <sup>7</sup>	Набережные Челны	SsangYong Rexton, Fiat Palino, Fiat Albea	22	10000	75000-80000	Промсборка по пост. №166
Toyota	150	Санкт-Петербург	Camry	-	10000-15000	До 200000	Промсборка по пост. №166
Автотор и GM	н/д	Калининград	Chevy Aveo, Lacetti, Evanda, Rezzo	-	20000	40000	Готовятся к работе в режиме СЭЗ
Great Wall И правительство Татарстана	100	Елабуга	Джип и пикапы Great Wall, легковые автомобили	-	45000	50000	Готовятся к работе в режиме СЭЗ
Автомобильный завод «Алтай» и FAW (Китай)	30-50	Бийск	Джип Адмирал, Shuttle (Китай)	800-1000	3500	25000	Поданы документы по пост. №166
Транссервис и Chery Motors	30-50	Новосибирск	Chery A15, T11, A21	90	3000-5000	25000	Поданы документы по пост. №166
Дервейс	н/д	Черкеск	Джип Shuttle (Китай)	н/д	5000-15000	25000	Переговоры с МЭРТ вели, документы не подали
<b>Всего</b>	<b>1538</b>			<b>158000</b>	<b>312500-342500</b>		

<sup>7</sup> Включая покупку ЗМА.