

А.Т. Хадыков

ЛЕГКОВОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ В РОССИИ

По прогнозам ведущих западных мировых институтов, рост экономики в России в ближайшие годы продолжится. Основаны они в первую очередь на прогнозах сохранения высоких цен на сырьевые ресурсы.

Если предположить, что темпы роста благосостояния общества продолжатся еще достаточно длительное время, а уровень средней заработной платы будет расти не меньшими темпами, то спрос на новые автомобили тоже должен увеличиваться. Возникает вопрос: что будет происходить в таком случае с отечественным автомобилестроением?

Если, например, уровень средней заработной платы составит 1000 долл. в месяц, то мы можем оценить платежеспособный спрос населения с учетом предлагаемых на рынке потребительских кредитов на покупку автомобилей. Давайте возьмем стандартный кредит на покупку автомобиля под 7% годовых в валюте сроком на пять лет. Ежемесячные платежи в счет погашения кредита ограничим на уровне не более 50% от месячного дохода заемщика, т.е. 500 долл. в месяц. Используя методику расчета аннуитетных платежей, легко подсчитать, что максимальная сумма, на которую может рассчитывать заемщик при приобретении автомобиля в кредит, без учета первоначального взноса составит более 25 тыс. долл. Полученная сумма очень показательна, так как отечественная автомобильная промышленность не предлагает в данной ценовой нише автомобили. Если учесть, что в расчетах мы использовали не самые выгодные кредитные схемы, которые предлагаются финансовыми рынками, то становится очевидным, что спрос российских автолюбителей сместится в сторону приобретения высококачественных автомобилей импортного производства. В табл. 1 даны сводные результаты расчетов максимальной суммы займа, на которую может рассчитывать заемщик при различных процентных ставках за кредит и размерах заработной платы.

Но так ли это плохо, что основная масса автомобилистов в России пересекает на импортные автомобили? С одной стороны, это будет способствовать повышению уровня жизни населения. С другой стороны, это будет подтверждением того, что качество отечественных автомобилей оставляет желать лучшего. Кроме того, вследствие дифференциации слоев населения по уровню до-

Таблица 1

**Зависимость максимальной суммы займа от процентных ставок за кредит
и размера заработной платы заемщика, долл.**

Размер заработной платы заемщика (долл.) (ежемесячный платеж по кредиту ог- раничен 50% заработ- ной платы)	Годовые процентные ставки по кредитам сроком на 3 и 5 лет					
	5%		7%		8%	
	3 года	5 лет	3 года	5 лет	3 года	5 лет
300	5004,86	7948,61	4858	7575,3	4786,77	7397,77
500	8341,43	13247,68	8096,62	12625,5	7977,95	12329,61
800	13346,28	21196,3	12954,6	20200,8	12764,72	19727,37
1000	16682,85	26495,36	16193,23	25251	15955,9	24659,21

хода, скорее всего, большая часть продукции отечественных авто-заводов также найдет своего покупателя.

Для ответа на поставленный вопрос необходимо обратиться к статистике. Например, в США численность автомобильного парка страны в 2005 г. достигла 217 млн штук. Население США в конце 2000 г. составляло 281 млн 422 тыс. человек. В 2003 г. впервые в истории США число машин, находящихся во владении одной семьи, превысило количество водителей в этой семье¹. Высокий уровень автомобилизации прослеживается во всех других экономически развитых государствах. В Германии по состоянию на середину 2003 г. было зарегистрировано 44,5 млн легковых автомобилей, т.е. чисто статистически при населении в 82 млн человек каждый второй житель страны являлся автовладельцем². Ориентируясь на данную статистику, мы можем предположить, что с учетом автомобильного парка юридических лиц число легковых автомобилей в России по мере роста доходов населения будет стремиться к 70—80 млн автомобилей. Примерно такой же прогноз дает заместитель начальника Департамента по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ Александр Якимов. Он считает, что в России к 2020—2025 гг. на 1 тысячу жителей будет приходиться 550 автомобилей³.

Анализ прогноза по росту численности автомобильного парка России был бы не полным без оценки перспектив изменения его возрастной структуры. Главным фактором влияния на возрастную структуру автомобильного парка, по нашему мнению, станет эко-

¹ [www.washprofile.org/Америка/Автомобиль Washington ProFile — International News & Information Agency.htm](http://www.washprofile.org/Америка/Автомобиль/Washington%20ProFile%20---%20International%20News%20&%20Information%20Agency.htm)

² <http://www.svoboda.org/programs/bm/2002/bm.080902.asp>

³ <http://www.ladaonline.ru/p/loamain.asp>

логический фактор. Правительство видит эту проблему, поэтому разработало программу внедрения европейских норм требований по токсичности выхлопа реализуемых на территории России новых автомобилей. Но этого явно будет недостаточно, так, при увеличении численности автомобильного парка более чем в 3 раза неизбежно встанет вопрос об ужесточении экологических требований к автомобильному транспорту, находящемуся в эксплуатации. Данное предположение вытекает из того, что в подавляющем своем большинстве российские города не рассчитаны на эксплуатацию такого количества автомобилей. Типичной картиной могут стать многочисленные пробки на дорогах. Дорожное движение будет осложняться также по причине поломок на дорогах старых моделей автомобилей.

При сохранении сложившихся тенденций отечественная автомобильная промышленность в условиях жесткой конкуренции со стороны импортных автомобилей в лучшем случае сможет реализовать 1—1,5 млн автомобилей в год. Это составит примерно 17—18% от прогнозной емкости автомобильного рынка по сравнению с более чем 50% на данный момент.

Увеличение импорта до таких размеров должно сопровождаться снижением средней стоимости приобретаемых в России импортных автомобилей. Это обусловлено резкой дифференциацией доходов различных слоев населения. Таким образом, по мере роста доходов основной части населения доля продаж дорогих импортных автомобилей в общей структуре расходов на импортные автомобили будет снижаться. Предполагаемый рост платежеспособного спроса населения, сопоставление цен на импортные автомобили, а также оценка их потребительских качеств позволяют сделать вывод о том, что средняя цена приобретения импортного автомобиля снизится и будет находиться в диапазоне 15—20 тыс. долл. Если предположить, что средняя цена на импортные автомобили составит 17 500 долл. за автомобиль, то величина импорта автомобилей в Россию в стоимостном выражении может достигнуть 87,5—122,5 млрд долл. в год.

Решить проблему отрицательного внешнеторгового баланса страны будет просто невозможно, так как рост экспорта энергоносителей наталкивается на ограничения со стороны транспортной инфраструктуры, а также ограничений, связанных с отставанием ресурсной базы нефтедобычи. Потенциал роста экспорта других видов сырья тоже ограничен.

Что касается перспектив организации производства на территории России в массовом количестве автомобилей импортного производства, то это, как подтверждает статистика, вполне возможно, так, на территории России уже действует ряд сборочных произ-

водств, из года в год увеличивая свои объемы, и к ним готовы присоединиться компании «Ниссан», «Тойота», «Фольксваген» и др.

К 2008 г. на территории России будет работать от 10 до 15 сборочных производств, выпускающих в год порядка 500 тыс. импортных автомобилей. Такой вывод делают аналитики LADAONLINE в маркетинговом отчете «Автомобильный рынок России. Итоги 9 месяцев 2005 года и перспективы развития». При этом суммарные потенциальные мощности этих сборочных производств примерно в два раза будут превышать текущие объемы выпуска, правда, количество персонала, занятого на этих предприятиях, будет в 4—5 раз меньше, чем на традиционных российских автозаводах. Связано это с отсутствием необходимости содержания на заводах больших конструкторских, технологических и др. подразделений⁴, обеспечивающих развитие предприятий.

В табл. 2 дана динамика производства легковых автомобилей, в том числе импортного производства, за период 2000 — 9 мес. 2005 г.

Таблица 2

Динамика производства легковых автомобилей в России*⁵ (шт.)

Производители	2000	2001	2002	2003	2004	9 мес. 2005
Всего	986	1	797	1	1 129	783000
АвтоВАЗ, г. Тольятти	705	768	703	699	71798	528716
ИжАвто, г. Ижевск	274	477	78	942	96494	47211
ГАЗ, г. Н. Новгород	116	806	65	569	65686	33665
GM-АвтоВАЗ, г. Тольятти	0	0	370	217	57587	32938
КамАЗ (Наб. Челны)	330	378	38	194	41207	22850
УАЗ, г. Ульяновск	403	430	35	33	31136	н/д
РосЛада, г. Сызрань	323	395	42	276	17683	н/д
ОАО «СеАЗ», г. Серпухов	162	187	19	200	19843	н/д
ОАО «Автотор», г. Калининград	281	491	5	841	14616	н/д
«Ford Motor Co», г. Всеволожск	0	0	1	162	28000	23133
«Автофрамос», г. Москва	100	0	200	158934	7300	2262
«ТагАЗ», г. Таганрог	311	149	249	589	27368	638000
Другие	114	679	331	435	4813	н/д

* *Примечание:* Данные АСМ-Холдинга, кроме ОАО «ИжАвто» — собственные данные.

⁴ <http://www.ladaonline.ru/p/loamain.asp> (Маркетинговый отчет «Автомобильный рынок России. Итоги 9 месяцев 2005 года и перспективы развития»).

⁵ Ежеквартальный отчет ОАО «Ижевский автомобильный завод» за III квартал 2005 г. www.izhavto.com

По причине ограниченности емкости внутреннего рынка, по сравнению с другими экономически развитыми государствами, соотношение внешнеторгового баланса имеет определяющее значение для стабильности экономической ситуации в обществе.

В качестве одного из наиболее вероятных вариантов решения проблемы удовлетворения внутреннего спроса на высококачественные автомобили без нарушения положительного значения внешнеторгового баланса страны может стать расширение объемов производства на территории России автомобилей импортного производства. Кроме того, организация производства импортных автомобилей в России может оказывать стимулирующее воздействие на улучшение качества продукции отечественной автомобильной промышленности через передачу новых технологий и вследствие усиления конкуренции на внутреннем рынке.

В табл. 3 дана динамика долей рынка основных отечественных производителей легковых автомобилей, в том числе импортного производства за период 2000 — 9 мес. 2005 гг.

Таблица 3

Динамика долей рынка основных отечественных производителей новых автомобилей в России⁶ (с учетом ввоза новых иномарок)

Наименование	Страна регистрации	Доля на рынке (%)					
		2000	2001	2002	2003	2004	9 мес. 2005
ОАО «ИЖАвто»	Россия	2,6	4,2	7,0	7,1	6,5	4,6
ОАО «АвтоВАЗ»	Россия	67,0	68,1	63,1	59,3	44,3	45,3
ОАО «ГАЗ»	Россия	11,0	7Д	5,8	5,7	4,7	3,3
Другие	Россия	12,3	12,2	13,0	13,7	17,4	23,0
Автомобили иностранного производства, проданные в России	Импорт	7,1	8,4	ИД	14,4	27,1	30,2
Итого:		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Необходимо подсчитать экономическую составляющую данного производства. Насколько эффективнее организация сборочного производства по сравнению с прямым импортом? Для ответа на этот вопрос мы должны провести оценку уровня локализации производства запасных частей на машиностроительных предприятиях России. И вот здесь возникают основные проблемы. Многие зарубежные автопроизводители согласны на локализацию производства

⁶ Там же.

комплектующих при их соответствующем качестве на территории России до 50% своих потребностей, но к этому не готовы местные производители автокомпонентов, особенно в таком количестве. ОАО «АвтоВАЗ», например, тоже закупает часть комплектующих за рубежом, причем не только для модели «Chevrolet Niva». Например, южнокорейский производитель автомобильных запчастей — корпорация «Мандо» («Mando Corporation») сообщила о подписании контракта с ОАО «АвтоВАЗ» на поставку электрических усилителей рулевого управления (electric power steering, EPS), сообщает издание «Сеульский вестник». Сумма контракта составляет 125 млн долл.⁷

По имеющимся данным, ЗАО «Форд мотор компании» по состоянию на 1.01.2004 объем импорта в общем объеме поставок комплектующих и расходных материалов на завод в г. Всеволожск составляет 90—95%. Основными поставщиками эмитента являются компании: «Форд» Германии — 38%; «Форд» Испании — 19%; «Форд» Британии — 16%. Примерно такая же ситуация с размерами поставок импортных комплектующих прослеживается и на всех других предприятиях сборки импортных автомобилей.

Основной причиной крайне низких возможностей локализации производства комплектующих частей для сборочных производств импортных автомобилей на территории России является неудовлетворительное состояние отечественных предприятий отрасли машиностроения и металлообработки. За годы реформ в нашей стране объемы промышленного производства сократились в несколько раз, а доля машиностроения в выпуске промышленной продукции уменьшилась до 20%. В Японии, например, этот показатель составляет 50—52%, в Германии и Швеции — 42—48%, во Франции и США — 38—40%⁸.

Состояние машиностроения как базовой отрасли технического переоснащения реального сектора экономики влияет на экономическое развитие страны в целом. В развитых странах с долей машиностроительной продукции 35—50% большинство отраслей обновляет технологическое оборудование каждые 7—10 лет, совершая очередной скачок в технологическом развитии. В России этот показатель в 1,5—2 раза ниже, что является основной причиной постепенного отставания отечественной промышленности по техническому уровню от развитых стран. Основными факторами, сдерживающими рост производства на предприятиях машиностроения, являются большой износ и моральное старение основных фондов, недостаток оборотных средств и инвестиций, усили-

⁷ <http://vestnik.tripod.com/> 07. 12. 2005

⁸ Промышленная окраска. 2005. № 1.

вающийся дефицит кадров. Степень износа основных фондов на начало 2004 г. составила 52,8%, коэффициент обновления был равен 1,7%, коэффициент выбытия — 1,1%⁹. На текущий момент в машиностроении и металлообработке России зарегистрировано около 50 тыс. предприятий, на которых работают 3,9 млн человек, что составляет треть трудоспособного населения, занятого в промышленности¹⁰.

Локализация производства части комплектующих автомобилей на территории России позволяет снизить розничные цены на автомобили примерно на 15%, как это происходило на ряде сборочных предприятий, ныне действующих в России. Если представить, что средняя цена реализованных автомобилей импортного производства снизится с 17,5 до 15 тыс. долл., а сумма чистой прибыли предприятия, вывозимой за рубеж, и стоимости импортных комплектующих составит 70% от нее, то экономике России это будет обходиться ежегодно примерно в 50—70 млрд долл. В совокупности с быстрорастущим импортом в страну других товаров народного потребления, с продолжающейся в больших размерах утечкой капитала ставка только на сборку импортных автомобилей в России для ее экономики также не приемлема.

Напротив, развитие своей собственной автомобильной промышленности способно дать не только существенную экономию финансовых средств, но и, как выше отмечалось, создать в 4—5 раз больше новых рабочих мест в экономике за счет осуществления полного цикла производства, а не только сборки.

Проведенные нами исследования позволяют сделать вывод о том, что при современном уровне развития общества крупные по численности населения государства должны иметь собственную автомобильную промышленность, удовлетворяющую основным потребностям собственного населения в конкурентоспособных автомобилях. Исследования статистических данных лидеров мировой экономики — США, Японии, Германии и др. подтверждают этот вывод.

Для модели используем рассчитанные выше данные по средней стоимости импортируемых и собранных на территории России автомобилей, а также полученные нами прогнозные данные по размерам рынка и ежегодного производства. Оценивая соотношение между размерами импортируемых автомобилей и собираемых на территории России, мы должны руководствоваться следующими принципами: во-первых, чем выше численность собираемых внутри российского рынка автомобилей, тем больший эффект по-

⁹ Федеральная служба государственной статистики РФ (www.gks.ru).

¹⁰ Промышленная окраска. 2005. № 1.

лучит экономика страны в виде передачи новых технологий, размеров прямых инвестиций, создания новых рабочих мест, налоговых отчислений и т.д.; во-вторых, следует признать физически невозможной и экономически нецелесообразной организацию производства на местном рынке всего спектра автомобилей, производимых мировой автомобильной промышленностью; в-третьих, необходимо обеспечить права граждан на свободный выбор автомобилей.

Руководствуясь изложенными выше принципами, мы можем сделать предположение о том, что, используя имеющиеся административные ресурсы на уровне государства, внешнеторговый баланс страны должен стремиться к соотношению импорта автомобилей в Россию и организации сборки на ее территории, равному примерно один к трем. В стоимостном выражении от определенной ранее для импорта суммы это должно составлять примерно 10 млрд долл. в год. Существенное увеличение указанной суммы недопустимо, так как это будет фактически означать консервацию отечественного автомобилестроения, сокращение объемов сборочных производств импортных автомобилей на территории России.

Определив основные соотношения между размерами по импорту автомобилей и сборочным производством на территории России, мы можем вычислить их количественные значения. Так, расчеты показывают, что численность импортируемых новых автомобилей не должна существенно превышать показатель в 570 тыс. штук в год, а оптимальный объем сборочных производств импортных автомобилей на территории России при 30%-ной стоимостной локализации должен составлять не более 2,8 млн штук. Численность последних напрямую зависит от степени локализации производства на территории России.

Полученные выше расчеты должны быть скорректированы на размер импорта поддержанных иномарок. В связи с ужесточением таможенной политики в отношении поддержанных иномарок численность их ввоза должна постепенно сокращаться.

Теперь мы можем определить минимальную долю внутреннего рынка, которую должна занимать отечественная автомобильная промышленность. При существующем размере чистого экспорта она должна составлять не менее 2,6—4,6 млн автомобилей в год. Первый вывод, который напрашивается, заключается в том, что при имеющемся статусе отечественной автомобильной промышленности просто нереально достичь в ближайшем обозримом будущем требуемых показателей в первую очередь по причине того, что автомобилям российского производства придется конкурировать на рынке с продукцией ведущих мировых автоконцернов. Причем их продукция, собираемая на российской территории, будет стоить существенно дешевле их западных аналогов по причине установ-

ленного для них режима наибольшего благоприятствования. Вторым вывод заключается в том, что совокупная производственная мощность отечественных автомобильных заводов существенно меньше расчетных потребностей.

Для отечественного автомобилестроения семь лет — это не так уж и много, если сравнивать со сроками запуска в производство новых моделей автомобилей на новых производственных мощностях. Например, новая модель АвтоВАЗа — «Калина» была запущена в производство в конце 2004 г., а выход на полную мощность, по информации предприятия, запланирован только в 2008 г. Если учесть время с момента начала проектирования нового автомобиля, то весь цикл создания и освоения новой продукции на новых дополнительных производственных площадях может составлять более 10 лет. Причем речь идет о приросте дополнительных производственных мощностей за рассматриваемый отрезок времени в объеме не более 200—220 тыс. автомобилей. Сдерживающим фактором увеличения размеров дополнительных производственных мощностей выступает тот факт, что АвтоВАЗу приходится постоянно инвестировать большое количество средств в текущее производство на его модернизацию и обновление модельного ряда для поддержания его конкурентоспособности. Ускорение темпов роста производственных мощностей требует привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов. Анализ финансовой отчетности предприятия показывает, что АвтоВАЗ и так ведет активную кредитно-заемную политику и резкое дополнительное увеличение размеров заемных средств способно негативно воздействовать на платежеспособность предприятия.

Может показаться, что вопросы, которые рассматриваются в данной статье, носят абстрактный на сегодняшний день характер. При оценке кредитоспособности заемщика мы взяли среднюю заработную плату в 1000 долл. за месяц, но если провести анализ результатов расчетов, сведенных в табл. 1, то можно сделать вывод о том, что в диапазоне заработной платы от 500 до 800 долл. кредитоспособность заемщика тоже достаточно велика, особенно если учесть потенциальную угрозу дешевого китайского экспорта автомобилей.

Еще несколько лет назад об автомобилестроении Китая мало кто слышал, а сейчас, по статистическим данным Ассоциации автомобилестроения Китая, в 2004 г. объемы производства и сбыта автомобилей в стране одновременно превысили 5 млн единиц. Отмечено улучшение конструкции автомашин¹¹.

В 2005 г. в Китае впервые зафиксировано превышение импорта автомобилей над экспортом. Согласно опубликованным в ЕС дан-

¹¹ <http://china.org.cn/russian/155296.htm> (Китайский информационный Интернет-центр). 2005. 26 января.

ным, за первые десять месяцев текущего года Китай экспортировал 135 тыс., а импортировал 128 тыс. автомобилей. При этом экспорт вырос на 134% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а импорт упал на 12%. Как передает агентство ПРАЙМ-ТАСС, ссылаясь на мнение европейских экспертов, превращение Китая в экспортера автомобилей представляет собой крупнейший поворот в мировой экономике. Ожидается, что в 2007 г. КНР приступит к экспорту автомобилей практически на все главные мировые рынки, в том числе в США. Сильная сторона быстроразвивающейся китайской автопромышленности состоит в том, что в стране существуют многочисленные совместные предприятия с крупнейшими автостроительными компаниями мира. В результате сейчас в Китай идет широким потоком передача самой новейшей технологии в области автомобилестроения¹².

Если ситуация в отечественной автомобильной промышленности кардинально не изменится, то проведенный анализ в данной статье показывает, что российская экономика будет и после 2020 г. «привязана» к своему сырьевому экспорту, зависимому от колебаний цен на энергетические ресурсы и металлы на мировом рынке сырья. Это повлечет за собой труднопрогнозируемую задачу формирования сбалансированного бюджета страны и социально-экономической стабильности в обществе. Без должного развития собственной автомобильной отрасли экономика России будет напоминать «дырявую бочку», в которую сколько средств не вливай, а средний уровень заработной платы по стране на одного работника не сможет подняться выше уровня 500—800 долл.

Сформулируем основные направления развития отечественной автомобильной промышленности на период до 2025 г.

1. Необходимо позволить промышленным предприятиям, производящим автомобили и комплектующие для их сборки, по своему усмотрению сокращать амортизационный период для активной части основных фондов до 5 лет.

2. Для увеличения финансовых ресурсов предприятий автомобильной промышленности следует продолжить политику снижения налогового бремени.

3. Предприятиям, производящим средства производства, должны быть предоставлены налоговые каникулы сроком от 5 до 10 лет, так как отечественное оборудование стоит в несколько раз меньше, но у предприятий отсутствуют инвестиционные ресурсы для запуска в производство новых видов оборудования, расширения его ассортимента.

¹² <http://www.ladaonline.ru/p/loamain.asp> (2005. 7 декабря).

4. Для отечественных автомобильных компаний разрешить открытие беспроцентных кредитных линий объемами до 300 млн долл. ежегодно сроком до 10—15 лет на модернизацию действующего производства, строительство новых производственных мощностей, создание новых заводов по производству современных двигателей, обновление модельного ряда, приобретение лицензий и новых технологий.

5. Для стимулирования спроса на продукцию отечественного автомобилестроения необходимо предусмотреть частичную компенсацию процентных ставок по кредиту.

6. Темпы роста цен на продукцию естественных монополий не должны превышать темпов инфляции в стране.

7. Недопустимо резкое укрепление курса рубля по отношению к доллару, как это происходило в последние годы.

8. Государство должно принимать активное участие в определении основных направлений развития внутреннего автомобильного рынка России.

9. Таможенная политика должна быть направлена на защиту отечественного производителя автомобилей от импорта готовой продукции. Для этого нужно переориентировать единые ставки не по принципу, чем больше объем двигателя, тем больше ставка за 1 см³. Максимальные ставки должны приходиться на объемы двигателя автомобилей 1300—1600 см³.

10. Необходимо развивать дорожно-строительную инфраструктуру.

11. Рост доходов населения необходимо коррелировать с возможностями отечественной автомобильной промышленности. В противном случае размеры спроса на импортные автомобили достигнут такого уровня, что это повлечет за собой нарушение внешнеторгового баланса страны. В конечном итоге это приведет к утечке валюты из страны и к резкому снижению жизненного уровня населения.