

ГАЗ-ТОРМОЗ

МЕТАЛЛУРГИ СТОЛКНУЛИСЬ С МАССОВЫМИ НЕПЛАТЕЖАМИ СО СТОРОНЫ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОПРОМА. НЕСМОТЯ НА СУДЕБНЫЕ ИСКИ К АВТОЗАВОДАМ И УГРОЗЫ ОБАНКРОТИТЬ, РЕАЛЬНЫХ МЕХАНИЗМОВ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА АВТОПРОМ У МЕТАЛЛУРГОВ НЕТ. ВОПЕРВЫХ, НА АВТОПРОМ ПРИХОДИТСЯ НЕ БОЛЕЕ 5% СБЫТА МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ В РОССИИ, ВО-ВТОРЫХ, ГОСУДАРСТВО НЕ ПОЗВОЛИТ ОБАНКРОТИТЬ АВТОВАЗ ИЛИ ГАЗ.

ДМИТРИЙ БЕЛИКОВ

АВТОДОЛГ За последний год одним из основных неплательщиков для металлургии стал автопром — долги меткомбинатам с осени 2008 года накопили буквально все российские автозаводы: АвтоВАЗ, ГАЗ, КамАЗ, УАЗ, «Ижавто» и другие.

В ноябре Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК) сообщил, например, что просроченная задолженность автопрома растёт даже быстрее, чем у основного потребителя стали в России строительной индустрии: автопром увеличил дебиторку сразу в десять раз, тогда как строители — только в пять. Отношения металлургов и автопроизводителей, которые ещё до кризиса были далеко не дружескими (автопром все время обвинял металлургов в повышении цен на сталь), испортились ещё больше.

Прошел год с начала этой конфронтации, но долг предприятий автопрома перед металлургами до сих пор не погашен. Точный его размер ни одна из сторон не раскрывает, а опрошенные ВГ аналитики оценить его не берутся: стороны не расписывают в своих отчетах достаточно подробно структуру дебиторских и кредиторских задолженностей достаточно подробно. Поэтому информация как о размере долга, так и о том, насколько металлургии способны влиять на автопром, появляется только тогда, когда дело доходит либо до публичных перепалок, либо до судебных разбирательств. И судя по тому, как развивались события, пока перевес на стороне должников.

ФОРМУЛА ЦЕНЫ Пожалуй, самые трудные отношения с металлургами сложились у группы ГАЗ Олега Дерипаски. Во всяком случае, именно с группы ГАЗ началась публичная конфронтация металлургов с предприятиями автопрома, и именно эта конфронтация проходила наиболее бурно.

В ноябре 2008 года Магнитогорский металлургический комбинат (ММК) остановил отгрузку стального листа группе ГАЗ за долги — их точная сумма не называлась, но судя по тому, что ММК остановил поставки только группе ГАЗ, она была самым злостным неплательщиком. Общий долг автопрома перед ММК оценивался в 3 млрд рублей.

Всего за две недели до того, как ММК остановил поставки, группа ГАЗ в довольно жесткой форме известила всех поставщиков, что денег на расчеты с ними у нее нет, долги будут погашены в лучшем случае к лету 2009 года. Если кто-то из поставщиков захочет воздействовать на ГАЗ «экстремистскими действиями», например той же остановкой поставок, это все равно ни к чему не приведет. ММК решил это проверить. После остановки поставок стороны начали переговоры.

Переговорная позиция у ММК была гораздо сильнее, чем у ГАЗа: группа не способна производить автомобили без металла, а вот у ММК доля автопрома в общем объеме поставок на внутренний рынок не превышала 5–6% (оценка ИФК «Метрополь»). Но несмотря на это, ММК так и не смог добиться от группы ГАЗ возврата долга. Аналитики объясняли, что с группы ГАЗ было просто невозможно что-то требовать в тот момент — денег все равно не было. Поэтому с самого начала переговоры велись не столько о том, как погасить долг, рассказывают собеседники ВГ,

ОБАНКРОТИТЬ КРУПНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ВРОДЕ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА ИЛИ АВТОВАЗА ГОСУДАРСТВО НЕ ДАСТ. ПОЭТОМУ АВТОПРОМ МОЖЕТ НАКАПЛИВАТЬ ДОЛГИ ПЕРЕД МЕТАЛЛУРГАМИ — СПОРЫ НАВЕРНЯКА БУДУТ УРЕГУЛИРОВАНЫ

знакомые с их ходом, сколько о том, чтобы пересмотреть формулу цены накупаемый группой металл.

Как только проблемы с ММК удалось уладить, в борьбу с группой ГАЗ вступил еще один меткомбинат — НЛМК. В марте на одной из пресс-конференций владелец НЛМК Владимир Лисин сказал, что «группу ГАЗ придется банкротить». Он обосновал это тем, что она отказывается погасить долг перед его комбинатом на сумму 1,2 млрд рублей. Это заявление подействовало на группу ГАЗ как красная тряпка: позиция господина Лисина была названа «неконструктивной», несмотря на то что своих поставок ГАЗу НЛМК не останавливал. А поскольку переговоры результатов не принесли, НЛМК начал подавать к группе ГАЗ судебные иски. На фоне прежних заявлений о готовности банкротить ГАЗ этот ход выглядел едва ли не внушительнее остановки поставок.

Постепенно к группе ГАЗ подали судебные иски все металлургии, которым группа задолжала за металл: ММК, Кировский ОЦМ и «Ижсталь». Челябинский меткомбинат (входит в группу «Мечел») и завод «Эстар». Общая сумма претензий металлургов к группе превышала 3,3 млрд рублей, из которых более чем по 1 млрд приходилось на ММК и НЛМК (данные судебных исков).

УГРОЗА ФАРСА В мае металлургии как будто бы одержали первую победу: нижегородский арбитраж удовлетворил иск ММК к группе ГАЗ. Однако денег в ГАЗе на тот момент больше не стало, поэтому, как отмечали в юридической фирме Lidings, надеяться на то, что ГАЗ начнет возвращать деньги по решению арбитража, не стоило. Запустить процедуру банкротства ГАЗа металлургам тоже было бессмысленно — она тем более растянула бы возможный возврат долга «на многие месяцы», поясняет партнер Lidings Андрей Зеленин.

К лету стало понятно, что государство не допустит банкротства ГАЗа, иначе комиссия Игоря Шувалова не занималась бы проблемами группы так долго, сказал замдиректора юридической фирмы «Яковлев и партнеры» Ольга Лазарева. Все это означало, что, несмотря на решение суда, рычагов влияния на группу ГАЗ у металлургов не было.

Осознав свое неоспоримое преимущество, в группе ГАЗ начали рассматривать контакты с металлургами как второстепенную задачу, отметил Михаил Пак из ИК «Атон». Главной темой для ГАЗа стала реструктуризация долга перед банками на 40 млрд рублей, обслуживание которого обходилось группе примерно в 500 млн рублей в месяц (данные самой группы), то есть за два месяца таких неплатежей можно было накопить долг, сопоставимый со всем долгом перед НЛМК или ММК.

В итоге судебные процессы, инициированные металлургами и изначально воспринимавшиеся как угроза реальному банкротству группы ГАЗ, превратились в фарс. В НЛМК, например, ВГ заявили, что группа ГАЗ не только откровенно затягивает переговоры, но «подрывает принципы добросовестного ведения бизнеса».

Долг перед НЛМК как был на уровне 1 млрд рублей, таким и остался (перед ММК задолженность снижена, но все равно также не погашена), и это лишнее свидетельство того, что повлиять на ситуацию металлургии никак не могут, говорит господин Пак.

КРУПНЕЙШИЙ ДОЛЖНИК Самым же крупным должником металлургов среди автопроизводителей является АвтоВАЗ. Размер его долга перед металлургами не раскрывается — известна лишь общая задолженность АвтоВАЗа перед всеми поставщиками (к концу года она будет на уровне 10 млрд рублей).



РОМАН ЯГОВИЦКИЙ

СУДЕБНЫЕ ПРОЦЕССЫ, ИНИЦИИРОВАННЫЕ МЕТАЛЛУРГАМИ И ИЗНАЧАЛЬНО ВОСПРИНИМАВШИЕСЯ КАК УГРОЗА РЕАЛЬНОГО БАНКРОТСТВА ГРУППЫ ГАЗ, ПРЕВРАТИЛИСЬ В ФАРС. В НЛМК, НАПРИМЕР, ЗАЯВЛЯЮТ, ЧТО ГРУППА ГАЗ НЕ ТОЛЬКО ОТКРОВЕННО ЗАТЯГИВАЕТ ПЕРЕГОВОРЫ, НО И «ПОДРЫВАЕТ ПРИНЦИПЫ ДОБРОСОВЕСТНОГО ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА»

Такой большой долг АвтоВАЗа неудивителен: как самый крупный производитель автомобилей в России, он потребляет металла больше, чем другие. По данным Кирилла Чуйко из UBS, в августе (более свежих данных не публиковалось) АвтоВАЗ закупил 13,7 тыс. тонн листовой стали, тогда как, например, КамАЗ — 6,9 тыс. тонн, Горьковский автозавод — 5 тыс. тонн, Ульяновский автозавод — 3,2 тыс. тонн.

Но несмотря на то что АвтоВАЗ самый крупный должник, у металлургов он не на самом плохом счету. В «Северстали», например, ВГ отказались раскрывать, сколько именно комбинату задолжали предприятия автопрома, но особо подчеркнули, что «наиболее добросовестным подходом» к погашению долга отличается АвтоВАЗ.

Лишь НЛМК подал иск к АвтоВАЗу с требованием вернуть 1,5 млрд рублей долга за поставленный металл — это было, пожалуй, единственное жесткое требование металлургов в отношении завода. НЛМК не устраивало то, что вместо «живых» денег АвтоВАЗ предлагает в качестве оплаты векселя.

Однако стоило судебному процессу с НЛМК начаться, как АвтоВАЗ, который как раз тогда получил госфинансирование, сразу же начал гасить деньгами задолженность перед комбинатом. И к сентябрю претензий к АвтоВАЗу как плательщику у комбината практически не осталось, подчеркивает господин Лукашевич.

МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ Другие российские автопроизводители, например КамАЗ и ОАО «Соллерс» (контролирует Ульяновский автозавод), в крупных конфликтах с металлургами замечены не были. Впрочем, у КамАЗа было довольно серьезное противостояние с металлургическим холдингом «Эстар», однако стороны давали разные оценки суммы задолженности. «Эстар» говорил, что завод должен ему не менее 2 млрд рублей, КамАЗ опроверг это, и сумма претензий была снижена на порядок — до 293 млн рублей. Эти деньги КамАЗ начал гасить. В «Соллерсе» признают, что накопили долги за металл перед ММК и «Мечелом», но эти задолженности урегулированы, по ним подписаны либо мировые соглашения, либо графики погашения долгов (размер не раскрывается). На КамАЗе дают аналогичные комментарии.

Долг автопрома перед металлургами оценить сложно, но он по определению не может быть таков, чтобы создать сколько-нибудь серьезные проблемы для меткомбинатов, говорит Кирилл Чуйко из UBS. Например, в августе в России все машиностроение потребило 153,6 тыс. тонн стали, поясняет аналитик. Из этой цифры на автопром пришлось 32,7 тыс. тонн — это не больше 2,4% листовой стали, которая продается на внутреннем рынке. Конечно, маленьких денег не бывает, но даже если металлургии будут пытаться взыскать свои деньги через суд, это мало что даст, продолжает аналитик. Судебные разбирательства с группой ГАЗ уже показали, что процесс этот может длиться долго, а обанкротить знаковое предприятие вроде Горьковского автозавода или АвтоВАЗа государство не даст. Поэтому автопром теоретически может накапливать долги — они наверняка будут урегулированы, и практика подписания мировых соглашений это только подтверждает. ■



СМЕЖНИКИ