

Экономика региона

Не легковое время

Нынешнюю ситуацию на рынке отечественного автопрома в целом и на АвтоВАЗе в частности эксперты называют не самой оптимистичной, указывая на падение продаж, связанное с общей экономической ситуацией в стране. Правда, при этом они полагают, что перспективы предприятия «не такие уж мрачные», и ожидают возможного оживления рынка осенью, а также роста продаж АвтоВАЗа с запуском новой линейки автомобилей. А вот поставщикам комплектующих автозавода, по мнению аналитиков, придется работать в условиях растущей конкуренции.

— автопром —

Lada заехала в кризис

Осенью 2015 года, как предполагают эксперты, автомобильный рынок может оживиться. Коснется эта тенденция, по их мнению, и ОАО «АВТОВАЗ», сотрудники которого 17 августа вышли из корпоративного отпуска, во время которого на заводе шла масштабная модернизация технологического оборудования. Правда, как отмечают эксперты, «пока ситуация на отечественном авторынке не вызывает оптимизма, ведь продажи продолжают падать». Среди основных причин происходящего ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов называет кризис в экономике, уменьшение доходов населения и ухудшение экономического положения компаний. «В таких условиях немногие готовы приобретать не то что новый, а вообще любой автомобиль. Кроме того, валютные колебания и рост цен в конце 2014 года привели к ажиотажному спросу, в том числе и на автомобили, так что число потенциальных автовладельцев, которые могли бы купить машину в 2015 году, сократилось. Поэтому вряд ли стоит ожидать от автопроизводителей тех показателей, которые они демонстрировали в благополучные годы. И к АвтоВАЗу это относится в полной мере», — рассуждает господин Баранов.

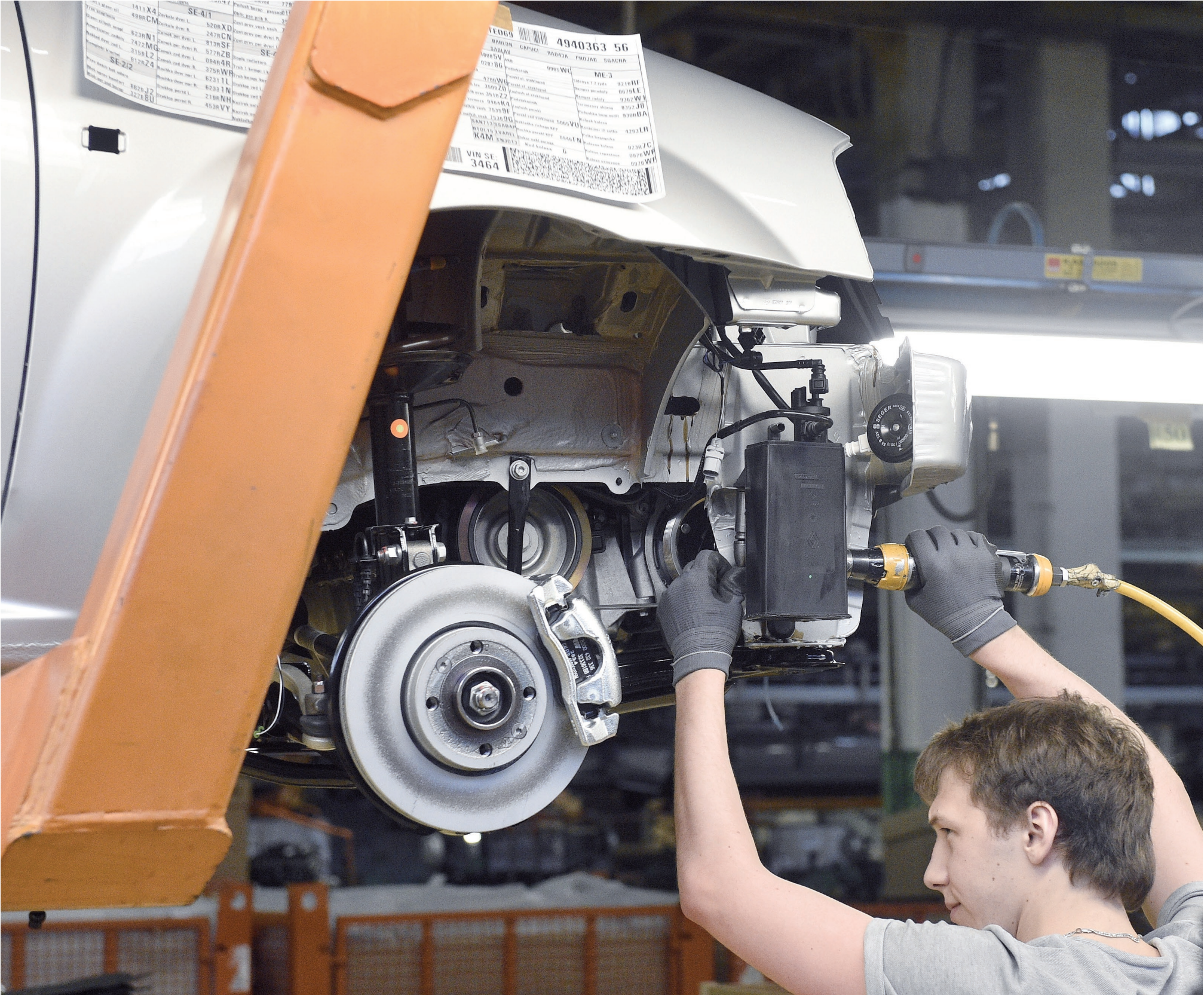
Напомним, в первом полугодии АвтоВАЗ получил операционный убыток в 6,6 млрд рублей, который пресс-служба завода объясняла, в числе прочего, общим падением автомобильного рынка на 37%, повышением закупочных цен на компоненты и негативной динамикой курса рубля. Как отмечали на предприятии, выручка компании за этот период составила 89,2 млрд рублей, что на 2,2% меньше аналогичного показателя в 2014 году. «Текущая экономическая ситуация в стране оказала на нас прямое негативное воздействие. Продажи Lada упали на 27%, значительно выросла стоимость комплектующих — по этим причинам мы все еще терпим убытки. В сложившейся ситуации нашими главными задачами остаются оптимизация затрат на производство и реструктуризация базы поставщиков», — цитировала тогда пресс-служба слова президента ОАО «АВТОВАЗ» Бу Инге Андерссона.

Некомплект

Летом 2015 года у АвтоВАЗа возникли сложности с поставщиком комплектующих — ОАО «Автовазгрегат» (производство сидений, глушителей, каталитических нейтрализаторов газов, компонентов тормозной и топливной систем). По последней информации, общество задолжало своим сотрудникам 33,3 млн рублей по заработной плате. По этому факту в отношении руководства предприятия было возбуждено административное дело. Пресс-служба мэрии Тольятти 20 августа сообщила со ссылкой на гендиректора «Автовазгрегата» Виктора Козлова о том, что «в начале сентября будет известно, продолжит ли он (завод. — «Ъ-Экономика региона») свою работу или нет. «На расчетные счета ОАО «Автовазгрегат» в данный момент наложен арест», — говорилось в сообщении мэрии. Получить комментарии на самом «Автовазгрегате» не удалось — телефоны завода не отвечали.

При этом в Арбитражном суде Самарской области рассматривается иск ульяновского ООО «Майор» о банкротстве «Автовазгрегата». Пока суд не принял решения об открытии процедуры банкротства в отношении предприятия.

Еще в мае АвтоВАЗ собирался приобрести «Автовазгрегат». Тогда ФАС одобрила сделку о приобретении автоконцерном 88,94% «Автовазгрегата» и 90,6% основных производственных средств его дочерней компании «ТСП». Однако в июле стало известно, что сделка оказалась под вопросом. Президент АвтоВАЗа Бу Андерссон заявлял, что сделка приостановлена из-за невыполнения условий соглашения «Автовазгрегатом». В августе АвтоВАЗ прекратил переговоры, так как компания «нарушила обязательства по поставкам». При этом пояснялось, хотя договор с «Автовазгрегатом» не расторгнут, автозавод перераспределил его заказы между другими поставщиками — «ТПВ Рус» и «Лада Пласт». 22 июня АвтоВАЗу пришлось частично остановить производство на два дня, в частности, как рассказывали источники «Ъ-Экономика региона», из-за недопоставок «Автовазгрегата».



Продажи АвтоВАЗа осенью могут заметно увеличиться благодаря запуску новой линейки автомобилей

Отметим, АвтоВАЗ не в первый раз сталкивается с проблемами с поставками комплектующих. Например, в 2009 году завод на несколько дней останавливал конвейер из-за перебоев с поставками деталей. Поставщики тогда были недовольны новой схемой оплаты, согласно которой до 70% закупок АвтоВАЗ решил оплачивать своими векселями. При этом на деньги приходилось лишь 30%. При нынешнем менеджменте проблемы возникали в конце прошлого года, когда из-за срыва поставок предприятие останавливало сборку Lada Kalina и Lada Granta на четыре дня.

При этом на АвтоВАЗе «Ъ-Экономика региона» сообщили, что сейчас завод «обеспечен всеми необходимыми компонентами». В холдинге «Объединенные автомобильные

технологии» (один из поставщиков АвтоВАЗа) пояснили, что изделия предприятий группы поставляются на АвтоВАЗ точно в срок. «Некомплект по вине недопоставок от наших предприятий на АвтоВАЗе не возникает», — пояснили в пресс-службе холдинга. Другие поставщики автозавода, к которым «Ъ-Экономика региона» обращался за комментариями, на запросы издания не ответили.

Напомним, всего у АвтоВАЗа более 700 поставщиков. Как сообщила пресс-служба автозавода, 307 из них работают в Поволжье, в том числе 178 — в Самарской области. В целом же более 80% компонентов для машин АвтоВАЗа изготавливается на территории РФ.

Конкуренция в деталях

Руководитель аналитического департамента QB Finance Дмитрий Кипа называет перспективы АвтоВАЗа «не столь уж и мрачными, даже

учитывая снижение уровня продаж и возникновение сложностей с отдельными поставщиками». «Производитель готовится к началу массовых продаж автомобилей из новой ожидаемой рынком линейки (Lada Xray и Lada Vesta. — «Ъ-Экономика региона»), что только по самым скромным подсчетам позволит поднять уровень продаж в первые месяцы после премьеры на 20–25%. Предприятие основательно подготовилось к запуску новой линейки и свело до минимума объем комплектующих, производимых сторонними предприятиями, не подконтрольными АвтоВАЗу. Такое решение как раз и направлено на обеспечение бесперебойного снабжения узлами и комплектующими вместе со снижением расходов на их закупку», — полагает господин Кипа.

Дмитрий Баранов, в свою очередь, отмечает, что тольяттинский производитель является многолетним лидером продаж легковых ав-

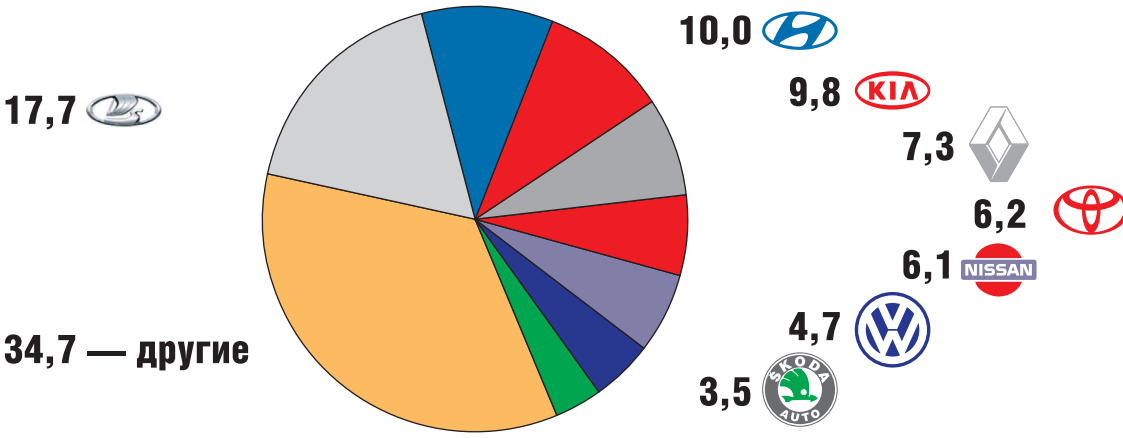
томобилей в стране и вряд ли в ближайшие годы он уступит кому-то свое первенство. «Нынешний АвтоВАЗ — это уже далеко не тот завод, который мы знали в начале 2000-х, это совершенно другое предприятие. У него иностранные акционеры и топ-менеджеры, он провел масштабную реструктуризацию производства, изменил стратегию своего развития, регулярно обновляет модельный ряд, существенно повысил качество продукции, избавился от непрофильных активов и вообще все больше и больше отвечает всем требованиям, которые предъявляет конкуренция любому автопроизводителю. Поэтому нет никаких сомнений в том, что и этот непростой период АвтоВАЗ преодолет», — рассуждает господин Баранов. В продолжение он добавляет, что, помимо действий самой компании для улучшения ситуации, есть и другие факторы, которые могут способствовать этому. «Не исключено, что отечественным авторынком уже пройдена низшая точка и в ближайшие месяцы возможно если и не увеличение продаж, то своего рода «топтание на месте», то есть рынок будет готовиться к росту, который может начаться осенью. Это может объясняться в первую очередь оживлением деловой активности после сезона отпусков. Сохраняющиеся высокие инфляционные ожидания также могут заставить желающих раньше озаботиться приобретением автомобиля», — поясняет Дмитрий Баранов. Помочь увеличению продаж, по его мнению, могут также программы льготного автокредитования, утилизации и льготного лизинга, действующие уже несколько месяцев и поддерживающие отечественный авторынок. «Так как продукция АвтоВАЗа пользуется наибольшим спросом в России, то очевидно, что именно он будет основным бенефициаром этих положительных изменений на авторынке», — подводит итог Дмитрий Баранов.

Рассуждая о перспективах производителей автокомпонентов, которые, безусловно, зависят и от ситуации на автозаводе, эксперты говорят о растущей конкуренции. По словам Дмитрия Кипы, «на сегодняшний день массово сокращаются закупки комплектующих практиче-

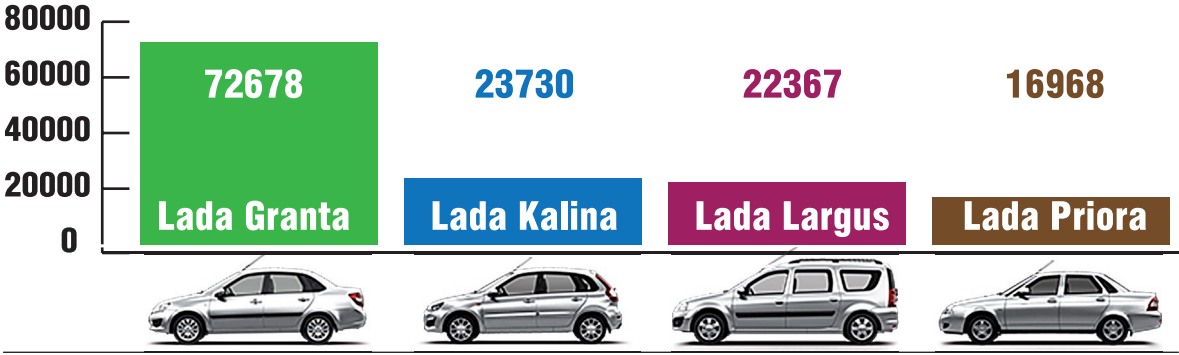
ски всеми производителями автомобилей и производственные мощности независимых поставщиков простаивают». Дмитрий Баранов, в свою очередь, поясняет, что в последние годы в сегменте производства комплектующих и запчастей произошли кардинальные изменения. «На российском рынке уже работают такие ведущие мировые компании, как Magna, Gestamp, Edscha, Mubea, Sanoh Industrial, и это лишь малая часть тех производителей автокомпонентов, которые представлены в России. Многие из них уже создали собственные производства в России или реализуют такие проекты», — отметил господин Баранов, добавив, что на сегодняшний день конкуренция в производстве автокомпонентов в России существенно выросла. «Отечественным автопроизводителям уже неспроста, однако ситуация для них может еще больше ухудшиться. Не факт, что они смогут сохранить свою долю на рынке неизменной», — полагает Дмитрий Баранов. По его мнению, у отечественных производителей автокомпонентов, чтобы остаться на рынке, есть несколько вариантов. В том числе улучшение качества продукции с сохранением привлекательной цены на нее. Вторым вариантом господин Баранов считает возможность компаний начать конструировать с иностранными производителями автокомплектующих на их поле, то есть предлагая свою продукцию на заводы иностранных автомобильных марок, работающих в стране. Третий вариант, по его мнению, — ориентация на вторичный рынок. «И для многих отечественных производителей запчастей и комплектующих вторичный рынок может стать спасением, ведь именно они изначально выпускали те автокомпоненты, из которых собраны многие старые машины на дорогах страны. Наконец, эти предприятия могут вообще перестать выпускать запчасти и комплектующие для автопрома и начать производить продукцию для каких-то других отраслей. Так что, даже несмотря на выросшую конкуренцию, отечественные производители автокомпонентов могут остаться на этом рынке, хотя тем или иным образом им все же придется измениться», — рассуждает Дмитрий Баранов.

Екатерина Борисенкова

Продажи новых легковых автомобилей в России, январь-июль, %



Продажи новых легковых автомобилей в России, январь-июль, штук



Источник: Ассоциация европейского бизнеса