

АВТОПРОМ ВОЗВРАЩАЕТСЯ В КОЛЕЮ

НЕПРОСТАЯ СИТУАЦИЯ В РОССИЙСКОМ АВТОПРОМЕ СЛОЖИЛАСЬ В ПРОШЛОМ ГОДУ, КОГДА ИНОСТРАННЫЕ АВТОКОНЦЕРНЫ СТАЛИ УХОДИТЬ С МЕСТНОГО РЫНКА, А ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЖАЛОВАЛИСЬ НА ДЕФИЦИТ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗ-ЗА ВНЕШНИХ ОГРАНИЧЕНИЙ И РАЗРЫВОВ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК ЕЩЕ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, НАИБОЛЕЕ ПОНЯТНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ ЕСТЬ У КОМПАНИЙ ИЗ КИТАЯ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА. ВАЖНУЮ РОЛЬ ПО-ПРЕЖНЕМУ БУДЕТ ИГРАТЬ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ, А ТАКЖЕ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ, СТИМУЛИРУЮЩИЕ ОТКРЫТИЕ В СТРАНЕ ПРОИЗВОДСТВ АВТОКОМПОНЕНТОВ.

МАРИНА КОВАЛЕВА

По состоянию на начало мая 2023 года в Федеральной службе статистики были доступны лишь оперативные данные об объемах производства за первый квартал года. «И из них мы видим, что отрасль пока так и не смогла выйти на траекторию роста. Так, в соответствии с информацией статистического ведомства, в определяющем общую картину отрасли сегменте легковых автомобилей физический объем выпущенной в январе — марте текущего года техники был на почти на 65% меньше, чем в аналогичный период 2022 года», — рассказывает ведущий аналитик института «Центр развития» НИУ ВШЭ Александр Бутов.

При этом внутренняя динамика первого квартала текущего года, даже несмотря на предшествовавший спад производства и сложившийся к настоящему времени эффект низкой базы, не давала поводов для оптимизма. «Так, результат производства легковых автомобилей в марте 2023 года практически совпал с объемом выпуска, который показала отрасль в феврале текущего года, и был на 20% ниже результата марта 2022 года», — продолжает эксперт.

Другим важным моментом является изменение структуры производства. «Если в первом квартале 2022 года на долю Приволжского округа пришлось лишь 34% от суммарного объема выпущенных в России легковых автомобилей, то по итогам января — марта текущего года доля Поволжья в выпуске выросла до 77%. Притом что производство в округе, как и в целом по стране, сократилось. Косвенно это указывает на возросшую роль АвтоВАЗа, доля которого кратно выросла в структуре выпуска. Что произошло на фоне прекращения работы в России целого ряда сборочных предприятий иностранных брендов», — предполагает господин Бтов.

Только в одном Санкт-Петербурге располагались производственные мощности трех автомобильных заводов: Toyota, Nissan и Hyundai. По словам вице-губернатора Петербурга Алексея Корабельникова, бюджет города потерял более 2 млрд рублей в 2022 году от ухода иностранных автомобильных компаний. Однако в 2023 году этот показатель увеличится, прогнозирует господин Корабельников.

Корпорация Toyota Motor еще осенью 2022 года заявила о решении полностью закрыть в городе свое сборочное предприятие, запущенное в 2007 году. По информации на середину мая известно, что на бывшем заводе японского автопроизводителя в 2024 году «Концерн ВКО „Алмаз-Антей“» начнет выпускать электрические микрокары — около 10–14 тыс. автомобилей в год. Закончить сборку прототипа планируется на конец мая 2023 года, а в настоящее время идет подготовка производственной площадки для серийного выпуска. Кроме того, в 2024 году автозавод начнет выпускать грузовые автомобили БАЗ-S36A11 в количестве 2 тыс. штук в год.

Завод Hyundai остановил производство автомобилей еще в марте прошлого года из-за трудностей с поставками импортных комплектующих. В середине мая стало известно, что корейский автоконцерн сообщил Минпромторгу о планах по продаже завода в Петербурге, однако окончательное решение о дальнейшей судьбе



ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВО МНОГОМ БУДУТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК КОМПЛЕКТУЮЩИХ, ТАК КАК ПОЛНОЦЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО БЕЗ ИНОСТРАННЫХ ПОЛУПРОВОДНИКОВ И ДРУГИХ ОТДЕЛЬНЫХ УЗЛОВ СБОРКИ АВТО В РОССИИ ПОКА НЕВОЗМОЖНО

предприятия до сих пор не принято. Об этом рассказал глава министерства, вице-премьер Денис Мантуров. При этом выдвигались предположения, что его может приобрести казахстанская «Астана Моторс», но сама компания опровергла данную информацию.

Что касается бывшего завода Nissan, то на его производственной площадке АО «АвтоВАЗ» планирует начать выпуск автомобилей «более высокого сегмента». Он получил новое название — «Лада Санкт-Петербург». Губернатор Петербурга Александр Беглов, заявлял, что концерн АвтоВАЗ выпустит первый серийный автомобиль Lada на площадке бывшего завода Nissan в середине июня, а до конца года с конвейера сойдет 10 тыс. машин. В последующие два года выпуск увеличится до 30 тыс. в год.

Схожая ситуация наблюдается и в других регионах России, где локализованы производства: активы других автоконцернов также постепенно переходят к новым собственникам. Так, в конце апреля «Автодом» закрыл сделку по приобретению российских активов Mercedes-Benz, объявившего об уходе с российского рынка в конце октября 2022 года. Также завершился процесс продажи активов автоконцерна Volkswagen местному инвестору в лице ООО «Арт финанс», которого поддерживает дилер «Авилон». Калининградский автозавод «Автотор», прекративший в прошлом году собирать автомобили BMW, начал сотрудничество с китайскими автопроизводителями BAIC, Kaiyi и бренд компании Shineray Group SWM.

«Вероятно, производителям приходится прибегать к схемам параллельного импорта и в ускоренном режиме проводить программу импортозамещения», — говорит он.

Денис Ноздрачев, генеральный директор «Инфра-ВЭБ», уверен, что автопроизводители сумели оперативно заместить иностранных поставщиков либо на российских, либо на поставщиков из дружественных стран. «Отечественные автопроизводители продолжают активную работу по расширению номенклатуры поставок с российскими поставщиками и стимулируют их к реализации соответствующих инвестиционных проектов», — указывает он.

Собеседники ВГ замечают, что для придания импульса для развития отрасли правительство предпринимает шаги по дальнейшему совершенствованию системы мер государственной поддержки. «Так, в декабре 2022 года правительство утвердило Стратегию развития автомобильной промышленности России до 2035 года. В ее рамках стимулировать повышенный спрос (в том числе и на покупку электрокаров) Минпромторг собирается за счет реализации программ льготного кредитования и лизинга. Также в феврале 2023 года в Госдуму был внесен законопроект, разрешающий тратить материнский капитал на покупку отечественной машины. Значимым для поддержки автопрома является и предложение об увеличении утилизационного сбора. Это мера должна помочь сместить фокус участников рынка с импорта готовых автомобилей на инвестиции в локальные производства РФ», — делится Александр Приходько, директор по развитию компании «КарданБаланс».

Кроме того, сегодня значительно расширяется применение существующих преференциальных режимов и создаются новые механизмы, стимулирующие ускоренное развитие производств и необходимой инфраструктуры. «В их числе льготы территорий опережающего развития и особых экономических зон, инфраструктурные кредиты, концессионные соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП), СЗПК, СПИК и другие», — говорит господин Ноздрачев. При этом в Фонде развития промышленности создан специальный продукт — заем по программе «Автокомпоненты», в рамках которой предоставляется льготное заемное финансирование для создания и развития производств российских компонентов для автомобилестроения и специального машиностроения. «Минпромторгом России разработана и успешно внедряется кластерная инвестиционная платформа, сочетающая в себе различные инструменты финансовой поддержки, основным из которых является субсидирование процентной ставки», — заключает эксперт.

Господин Приходько уверен, что успешность развития российских автопроизводителей напрямую зависит от их способности адаптироваться к новым экономическим условиям. «Создать полноценное массовое производство, выгодно снизить стоимость выпускаемой продукции и как результат — заметно увеличить продажи получится только в том случае, если весь производственный цикл отечественных автоконцернов будет налажен непосредственно в России», — заключает он. ■