



ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ.

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ»

КОГДА ПРОБКИ В РАДОСТЬ

Впервые в жизни меня обрадовала пробка. Точнее, ее причина. Ведь это произошло из-за ремонта дороги. Так что потерянные нами пять-десять минут были принесены в жертву будущему совершенству покрытия, скорости и сбережению подвески. Главной же причиной радости был десяток новеньких самосвалов. Это была живая демонстрация того, что грузовики еще пользуются спросом. Для них есть работа.

Принципиальное отличие коммерческих автомобилей в том, что они всегда нужны для чего-то. Lamborghini или Ferrari покупают не «для», а «за». Что там говорить, ведь и вполне общедоступные Mazda 3 или Peugeot 308, например, выбирают не только ради перемещения из одной точки в другую, но и как средство получения удовольствия. Грузовики или тем более специальная техника всегда приобретаются для зарабатывания денег путем оказания услуг. Поэтому коммерческий транспорт можно считать индикатором состояния экономики в целом. Если у нас проблемы в строительстве — не нужны цементовозы и бетономешалки, самосвалы и грузовики. Сокращение спроса на легковые автомобили лишает работы автовозы. Мы отказываемся от нового холодильника — и вот недозагружены фуры. Мы реже покупаем мебель — и простаивают развозные фургоны. Сами по себе они никому не нужны.

Решение проблем производителей, продавцов и эксплуатантов коммерческих автомобилей лежит за пределами заводов, сервисов и складов запчастей. Конечно, кредиты автозаводам очень нужны: они помогут сохранить приемлемый уровень жизни работников. Но без спроса на продукцию приведут к переполнению складов. Помощь перевозчикам тоже не помешает, но какой в ней смысл, если машины будут простаивать? Льготные кредиты, субсидии на лизинг, специальные предложения дилеров обеспечат в лучшем случае выживание перевозчиков. А вот о нормальной жизни для них можно говорить, только если на их услуги будет спрос и машины начнут работать. Так что не переживайте, если на дороге вам снова начнут мешать вереницы самосвалов и фур. Это значит, что им есть что возить и за это есть кому платить.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ДНА НЕ ВИДНО

РОССИЙСКИЙ РЫНОК КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА РОС ОШЕЛОМЛЯЮЩИМИ ТЕМПАМИ В ТЕЧЕНИЕ ПЯТИ ЛЕТ, ВПЛОТЬ ДО АВГУСТА 2008 ГОДА. ПЕРВЫЕ ПРИЗНАКИ КРИЗИСА СТАЛИ ЗАМЕТНЫ УЖЕ В КОНЦЕ ЛЕТА. СОКРАЩЕНИЕ ЛИЗИНГОВЫХ ПРОГРАММ, ПРОБЛЕМЫ СО СРЕДСТВАМИ У СТРОИТЕЛЕЙ И СОКРАЩЕНИЕ ОБЪЕМА АВТОПЕРЕВОЗОК ПРИВЕЛИ К ОБВАЛЬНОМУ СНИЖЕНИЮ ПРОДАЖ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ, К КОТОРОМУ НЕ БЫЛИ ГОТОВЫ НИ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ, НИ ПОКУПАТЕЛИ ТЕХНИКИ.

ВЯЧЕСЛАВ МАМЕДОВ

К концу 2008 года конвейеры российских автозаводов остановились, а площадки с непроданной продукцией иностранных марок наполнились тысячами грузовиков, заказанных в период бурного роста экономики страны еще несколько месяцев назад. По оценкам специалистов автомобильных компаний, к концу 2008 года на складах зарубежных производителей в России скопилось до 10 тыс. автомобилей, на реализацию которых может не хватить и целого года. Естественно, что ни о каких новых заказах на сборку автомобилей речи не идет, и это не может не огорчать тех, кто собирает их за рубежом. Массовые увольнения сотрудников, закрытие автозаводов и свертывание программ по техническому совершенствованию продукции стали результатом глобальных экономических потрясений, которых давно не видели ни Старый Свет, ни Новый.

Особенно впечатляюще нынешний спад смотрится по контрасту с 2008 годом, первая половина которого стала пиком роста российского рынка за много лет и, видимо, останется недостижимой еще несколько лет. По данным Объединения автопроизводителей России, за 2008 год продажи грузовых автомобилей выросли на 1,9% по сравнению с 2007 годом и достигли 423,9 тыс. До осени, когда стал развиваться кризис, считалось, что продажи грузовиков вполне могут в 2008 году достигнуть 480 тыс.

Общая сумма недополученных средств, которые были потеряны автозаводами страны в связи с кризисом, оцениваются в 16 млрд рублей. При этом российские производители попали под удар кризиса уже в прошлом году. Грузовиков отечественного производства было продано 197,3 тыс. — на 6,8% меньше, чем в 2007 году. Но это следствие не только снижения спроса в последние месяцы 2008 года, но и отчасти высоких доходов потребителей до кризиса. Покупатели могли себе позволить выбрать импортные модели — доля российских машин снизилась в 2008 году до 46,5% против 50,9% в 2007-м. Результаты продаж грузовых автомобилей иностранных марок, собираемых на территории Российской Федерации, можно назвать скромными: за год реализовано лишь 19 тыс. экземпляров (рыночная доля — 4,5%). Это связано скорее не с низким спросом, а с недостатком произ-

водственных площадей. Ведь новых и подержанных грузовиков иностранного производства было продано 192,4 тыс. единиц — на 11,7% больше, чем в 2007 году.

Несмотря на положительную динамику за первые девять месяцев прошлого года, закончить год с приростом удалось только трем заводам отрасли. И все они занимаются специализированной техникой. В лидерах оказались ООО БАЗ, которое производит тяжелые колесные тягачи (рост на 65,4%), производитель специализированной техники на автомобильных шасси ЗАО «Бецема» (+84,1%) и уральский завод «Ивеко-АМТ», который выпускает семейство Iveco Trakker для тяжелых условий эксплуатации (+0,8%). Все остальные производители выпустили грузовиков намного меньше, чем годом ранее. Падение выпуска автомобилей на ЗИЛе достигло 51,3%, на АМУРе — 32,5%, на «Иж-авто» — на 34,1%, на ГАЗе — на 16,8%, на КамАЗе — на 3,5%. Всего в России было собрано 257,5 тыс. грузовиков, что на 11% меньше, чем в 2007 году, и этот итог значительно хуже запланированного объема производства на 2008 год в 290 тыс. машин. Неуклонно снижается и количество ввозимых подержанных грузовиков.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОДХОД Заводы столкнулись с серьезными экономическими сложностями, связанными с простоями сборочных конвейеров и отправкой персонала в частично оплачиваемый отпуск. Недостаток оборотного капитала и напряжение в работе с многочисленными смежниками заставили их обратиться за помощью к федеральным властям для получения финансовой поддержки. Далеко не сразу, но через несколько месяцев после принятия соответствующих решений на высоком уровне такая помощь начинает приходить. Осуществляется помощь в кредитовании заводов для стабилизации их хозяйственной деятельности. Прилагаются заметные усилия по регулированию цен на сырье. Наконец, по рекомендациям правительственной комиссии в 2009 году были увеличены пошлины на новые и подержанные грузовики иностранного производства. Исключением остались магистральные тягачи с дизелями, отвечающими требованиям стандартов «Евро-4» и «Евро-5», которые в России никто не выпускает.



По итогам совещания, проведенного председателем правительства РФ Владимиром Путиным, где обсуждались дополнительные меры по стабилизации и оздоровлению ситуации в российской автомобильной промышленности, принято решение о направлении 43 млрд рублей на обеспечение кредитной линии лизинговым компаниям автопроизводителей для осуществления лизинговых операций с автотехникой отечественного производства. Готовится к реализации программа обновления парка автомобильной техники, на которую из федерального бюджета будет направлено порядка 20 млрд рублей и еще около 10 млрд рублей должно поступить из регионов. При этом компаниям, которые так или иначе связаны с государством, рекомендовано воздержаться от закупок импортной техники, если существуют ее российские аналоги.

Профильным министерствам поручено обеспечить возможность размещения в 2009 году облигаций российских предприятий автопрома для целей финансирования инвестиционных проектов в объеме до 60 млрд рублей и сроком до пяти лет. Принято решение о создании специализированной лизинговой компании с уставным капиталом до 40 млрд рублей для осуществления закупок автомобильной и дорожно-строительной техники, произведенной на территории России.

СОКРАЩАЯ РАСХОДЫ Выделение помощи напрямую связано с усиленной реализацией ряда программ автозаводов, направленных на повышение эффективности производства и скорейшего выхода из сложной ситуации. Примером реализации эффективной, хотя и очень жесткой по социальным последствиям программы является внедрение в жизнь антикризисных мер, разработанных группой ГАЗ для Горьковского автозавода. Негативная сторона этой программы заключается в увольнении с предприятия 27% персонала — более 30 тыс. человек. К позитивным можно отнести итоги первых месяцев реализации антикризисных мер. Так, если в январе выручка группы ГАЗ была равна 2,9 млрд рублей, то по итогам марта она составила уже 4,6 млрд рублей. Денежные поступления от операционной деятельности также выросли с 5,5 млрд рублей в январе до 6 млрд в марте. Параллельно группа ГАЗ сократила расходы — коммерческие (на продажу автомобилей) в сравнении с январским уровнем вдвое (до 250 млн рублей) и управленческие в полтора раза (до 647 млн рублей). Оборотный капитал группы снизился с 23,1 млрд рублей в январе до 12,9 млрд рублей в марте. Хотя выручка по итогам первого квартала 2009 года снизилась по сравнению с первым кварталом 2008 года в четыре раза, сам эффект поддержания растущей выручки можно признать достижением менеджмента компании.

Денежные поступления теперь покрывают половину потребности группы в оборотном капитале, а это значит, →

«ГРУППА ГАЗ» ОПЕРАТИВНО РЕАГИРУЕТ НА КРИЗИС: К ПРОИЗВОДСТВУ ГОТОВИТСЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ «ГАЗЕЛИ» ПОД УСЛОВНЫМ НАЗВАНИЕМ «АНТИКРИЗИС» ИЛИ «ГАЗЕЛЬ-МИНУС» ЗА \$6000

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА