Автомобилестроение

**Автоперспективы.**

Вопреки прогнозам, 1998 год российскому автомобилестроению принес спад производства. Новый виток экономического кризиса поставил под сомнение возможность масштабного привлечения инвестиций в отрасль.

Тем не менее, несмотря на сложную финансово-экономическую ситуацию в стране, крупнейшие западные автопроизводители намерены сохранить свои долгосрочные программы в Российской Федерации.

В настоящее время в России в сфере автомобилестроения реализуется несколько крупнейших инвестиционных проектов.

Как подчеркнул замминистра экономики по промышленности РФ Сергей Митин, "это будут российские предприятия, вписывающиеся в современную мировую концепцию развития автомобилестроения, продукция которых по критерию "цена - качество" сможет противостоять экспансии импортных автомобилей на российском рынке". Рассмотрим подробнее некоторые из этих проектов.

Ведущие проекты в современном автомобилестроении РФ.

DAEWOO. Проект по сборке автомобилей Daewoo реализует ФПГ "Донинвест", владеющая контрольным пакетом акций АО "Таганрогский комбайновый завод" (ТКЗ), на базе которого и организовано производство.

На заводе планируется собирать три модели автомобилей Daewoo: Leganza, Nubira и Lanos (объем двигателя от 1500 куб. см до 1980 куб. см), которые на российском рынке получат названия "Кондор", "Орион" и "Ассоль". В настоящее время автомобили собираются по "отверточной" технологии. В июне - октябре 1998 года было собрано и реализовано 120 "Ассоль" по цене $ 12-14 тыс. в зависимости от комплектации и около 300 "Кондор" по $ 20-23 тыс. Уже в начале этого года сборку автомобилей Daewoo планируется начать на конвейере, пуск которого состоялся 12 сентября 1998 года. В настоящее время ведется отладка конвейера.

Общая стоимость проекта ФПГ "Донинвест" составляет $ 890 млн. Объем инвестиций на завершение первой очереди проекта составил около $ 150 млн, из них $ 16,6 млн были предоставлены в качестве кредита областной администрации. $ 30 млн планировалось предоставить ФПК "Донинвест" в качестве инвестиционного кредита из предполагавшегося внешнего займа Ростовской области. Однако в связи с финансовым кризисом выпуск этих облигаций отложен на неопределенное время. Сумма собственных вложений ФПГ "Донинвест" в этот проект на данный момент уже составила более $ 267, 520 млн. Срок окупаемости проекта, по расчетам специалистов ФПГ, составляет 5,5 лет.

Согласно расчетам специалистов, в результате предоставления производству различных льгот цена самой дешевой из запускаемых сейчас в производство моделей автомобиля "Ассоль" снизится до $ 7 тыс.

Объем производства на ТКЗ, согласованный с корпорацией Daewoo, в 1999 году должен составить 95 тыс. автомобилей.

По решению правительства РФ предприятие в начале 1999 года должно получить лицензию на учреждение свободного склада на 7 лет, предусматривающую квоты на беспошлинный ввоз комплектующих.

Таможенные льготы предоставлены заводу в соответствии с постановлением правительства РФ от 23 апреля 1998 г. "О дополнительных мерах по привлечению инвестиций для развития отечественной автомобильной промышленности".

В соответствии с инвестиционным соглашением, заключенным ранее министерством экономики РФ и ФПГ "Донинвест", устанавливаются квоты на вывоз в 1999 году с территории свободного склада и ввоз на территорию РФ 96,5 тыс. автомобилей.

Кроме того, ФПГ "Донинвест" в настоящее время успешно реализует проект по сборке автомобилей Daewoo на предприятии "Красный Аксай" (Ростовская обл.)

СП "НИЖЕГОРОД МОТОРС". Президент ОАО "ГАЗ" Николай Пугин на пресс-конференции в Москве заявил, что план создания СП "Нижегород Моторс" между АО "ГАЗ" и итальянским автомобилестроительным концерном Fiat остается в силе, но увязал начало сборочных работ со стабилизацией экономической ситуации. Первоначальная сборка автомобилей Fiat планировалась на конец 1998 года, однако из-за экономического кризиса в России начало сборки итальянских автомобилей перенесено ориентировочно на март 1999 года. Н. Пугин подчеркнул, что в настоящее время в Нижнем Новгороде все готово для сборки "Фиатов", подготовлена система конвейеров и в достаточном количестве имеются привезенные из Италии машинокомплекты.

Первый замминистра экономики РФ Андрей Свинаренко назвал проект "Нижегород Моторс" "самым перспективным из аналогичных проектов в России" и подчеркнул, что это СП является первым в списке предприятий, которым предоставляется поддержка согласно указу президента и постановлению правительства о поддержке предприятий автомобильной отрасли.

Предполагается, что общая сумма инвестиций итальянского автомобильного концерна Fiat, АО "ГАЗ" и ЕБРР в создание СП "Нижегород Моторс" составит $ 980 млн. Из них $ 840 млн будут направлены в СП "Нижегород Моторс" на производство автомобилей Fiat, а $ 140 млн - в предприятия, которые будут потенциальными производителями комплектующих для этого СП. Проектная мощность завода составит 150 тыс. автомобилей в год.

Ожидается, что после урегулирования всех спорных вопросов состоится подписание инвестиционного соглашения, возможно, в начале 1999 года. Предполагается, что в этом году на СП будут собраны первые 5-6 тыс. автомобилей, цена на которые будет колебаться в пределах $ 10-20 тыс.

Следующим этапом развития "Нижегород Моторс" станет организация конвейерной схемы сборки автомобилей мощностью до 150 тыс. штук в год, включая сборку - сварку кузовов и окраску. Этот этап потребует наиболее значительных затрат.

На первоначальном этапе доля российской комплектации будет составлять 5-7%. Однако в связи с удорожанием импорта учредители СП изучают возможность существенного увеличения доли российской комплектации.

С этой целью в течение 2,5 лет предполагается создать до 20 совместных производств комплектующих для "Нижегород Моторс". При этом западные фирмы могут организовывать в РФ свои дочерние предприятия со стопроцентным участием, создавать СП, брать цеха в аренду у АО "ГАЗ" или его российских смежников. Кроме того, российские смежники АО "ГАЗ" могут создавать СП и без прямого участия автозавода.

В настоящее время американская компания LEAR уже начала выпуск сидений для автомобилей "ГАЗ-3110 Волга" на арендованных у автозавода площадях. Кроме этого, LEAR подготовила производство сидений для автомобилей "FIAT-Siena", которые будет выпускать "Нижегород Моторс" с объемом инвестиций более $ 3 млн.

"ГАЗ" завершает также переговоры с фирмами Venture, Lukas, Gruppo Magnetto и рядом предприятий Нижегородской области о создании нескольких СП по производству систем охлаждения тормозов, пластмассовых деталей, электрооборудования.

GENERAL MOTORS. Корпорация General Motors (GM) намерена начать переговоры с рядом российских предприятий о возможности создания в России производств комплектующих для выпуска своих автомобилей в РФ.

Российский лидер в производстве легковых автомобилей АО "АвтоВАЗ" (г. Тольятти, Самарская обл.) в ближайшие месяцы намерен подписать инвестиционное соглашение по проекту создания совместного с GM производства автомобилей Opel Astra. Между тем, как сообщил вице-президент GM Дэвид Херман (David J.Herman), в связи с финансовым кризисом в России график развития этого проекта будет скорректирован.

По мнению Д. Хермана, более-менее существенные объемы продаж у нового предприятия могут появиться не ранее, чем через 3 года. При этом примерно к 2004 году стоимость автомобиля Opel Astra, производство которого предполагается начать в Тольятти, не должна значительно превышать $ 10 тыс. Для этого в производстве "российского" автомобиля Opel Astra предполагается максимальное применение российских комплектующих.

СП, которое планируют создать при равном долевом участии GM и "АвтоВАЗа", потребует на начальном этапе инвестиций в размере DM 127 млн.

Предполагается, что производство Opel Astra в Тольятти начнется с опытно-промышленной партии в 1 тыс. штук автомобилей, собираемых по "отверточной" технологии. Объем производства будет наращиваться до 35 тыс. автомобилей в год с одновременным освоением производства комплектующих в России.

С 2005 года выпуск адаптированного к условиям России Opel Astra может составить 150 тыс. штук в год при полном освоении комплектующих российскими заводами.

Тем не менее стороны отмечают, что препятствием к подписанию генерального соглашения о создании СП является высокая себестоимость новой модели. Одним из технических решений по ее снижению станет применение "вазовской" трансмиссии на первых собранных "Астрах".

RENAULT. Французский концерн Renault и правительство Москвы в июне 1998 года подписали учредительные документы по созданию СП "Автофрамос" по сборке легковых автомобилей Renault Megane Classic на производственных мощностях завода АО "Москвич" и 1-го Московского часового завода.

Общая стоимость проекта составляет $ 420 млн. В настоящее время каждая из сторон уже внесла в проект по $ 70 млн.

Правительство Москвы обеспечивает свое участие в СП бывшими заводскими площадями АО "Москвич" и 1-го Московского часового завода, а Renault - инвестициями.

Проектная мощность автозавода составит 120 тыс. автомобилей в год. Планируется, что на первом этапе сборка автомобилей будет производиться из импортных комплектующих. Кузова для этих автомобилей производятся на одном из французских заводов в городе Bursa. К июлю 1999 года планируется построить цех для покраски автомобилей стоимостью $ 50 млн и уже к 2005 году начать производство кузовов на площадях московского завода. В дальнейшем 70-80% узлов и агрегатов будет производиться на российских предприятиях.

Кроме того, Renault надеется освоить на "Автофрамосе" производство седана на базе хэтчбека Clio. Выпуск этой машины планируется начать до 2000 года.

Вице-мэр Москвы Валерий Шанцев признал, что по срокам начала т.н. "отверточной сборки" произошли сбои (ранее предполагалось, что первый автомобиль Renault Megane Classic будет выпущен в октябре 1998 года). Он пояснил, что из-за финансового кризиса до сих пор не подписано распоряжение правительства РФ о предоставлении СП таможенных льгот по ввозу комплектующих. Вместе с тем он заявил, что премьер-министр РФ Евгений Примаков поддержал инициативу столичных властей, и такой документ вскоре будет выпущен. По его словам, освобождение на 3 года "Автофрамоса" от уплаты таможенных сборов позволит за счет реализации продукции на внутреннем рынке привлечь в федеральный бюджет порядка 1,5 млрд рублей.

Уже в 1999 году на "Автофрамосе" планируется выпустить 3 тыс. автомобилей Renault. Дата выпуска первого автомобиля Renault будет определена в конце января 1999 года. Предположительно, первый Renault Megane будет выпущен 20 марта 1999 года.

Ориентировочная стоимость автомобиля Renault российской сборки составит $ 14 тыс.

Говоря о перспективах "Автофрамоса", В. Шанцев отметил, что на следующем этапе, который начнется в 2005 году, будет налажен выпуск принципиально новой модели, адаптированной к российским дорогам, которая будет стоить примерно $ 9-12 тыс.

FORD. Американская компания Ford в связи с финансовым кризисом в России пересматривает некоторые детали проекта организации сборочного автозавода на мощностях предприятия "Русский дизель" в г. Всеволожске (Ленинградская обл.), но не отказывается от этого проекта.

Согласно проекту, на первом этапе предприятие должно выйти на уровень производства 25 тыс. автомобилей в год, а также освоить сварку и окраску кузовов. К концу первого года работы СП доля российских комплектующих должна будет составлять не менее 10% от себестоимости автомобиля. В дальнейшем предполагается наладить в Ленобласти производство не менее 50% комплектующих. В компании Ford подтвердили, что продолжают поиск российских производителей, с которыми можно было бы заключить долгосрочные договоры на 5 лет. Предполагается, что за этот срок СП должно выйти на проектную мощность, которая, согласно бизнес-плану Ford, должна составить 150 тыс. автомобилей в год. Объем предполагаемых инвестиций с американской стороны в создание этого производства составит $ 150 млн. При этом ожидается, что компании Ford будет принадлежать до 80% уставного капитала СП. Через пять лет после ввода завода в строй налоговые отчисления СП в бюджеты всех уровней должны составить около $ 300 млн в год.

SKODA AUTO. СП по выпуску чешских автомобилей Skoda Felicia будет создано на базе Ижевского автомобильного завода (АО "Ижмаш") в Удмуртии. Руководство "Шкода-Авто" считает российский рынок очень перспективным и намерено на российском рынке повторить успех, которого чешские автомобилестроители добились благодаря объединению с германским концерном Volkswagen. Соглашение о намерениях создания СП по выпуску легковых автомобилей в городе Ижевске было подписано в декабре 1998 года между АО "Ижмаш" и фирмой "Шкода-Авто". В проекте также участвуют "Межрегиональный инвестиционный банк" (Москва) и "Инвестиционный почтовый банк" (Прага).

Инвестиционное соглашение в рамках создания СП должно быть подписано до 31 мая 1999 года, и в этом же году должна начаться реализация проекта.

На первом этапе предполагается наладить сборку нескольких тысяч автомобилей "Шкода-Фелиция" на АО "Ижмаш". Концерн "Шкода-Авто" будет обладать большей долей в уставном капитале СП (по некоторым сведениям 51% - ИФ), в создание которого она предполагает вложить 9 млрд чешских крон (DM 500 млн). Эти инвестиции позволят в течение нескольких лет наладить выпуск порядка 80 тысяч автомобилей "Шкода" в год. В дальнейшем планируется увеличить мощность производства до 170 тыс. автомобилей в год и освоить выпуск новой модели автомобиля.

Руководство АО "Москвич" заявило, что в следующем году состоятся четыре автопробега автомобилей московского автозавода по территории СНГ (за последние два года бывший АЗЛК уже провел два автопробега - Москва-Омск и Москва-Владивосток). Новые автопробеги стартуют в разных городах СНГ и завершатся в Москве в день, когда будет праздноваться 70-летие "Москвича" (6 ноября 1930 года завод КИМ, впоследствии АЗЛК, выпустил первый автомобиль). Планируется, что автопробеги пройдут по маршрутам Мурманск-Москва, Астрахань-Москва, Владивосток-Москва и Севастополь-Москва. В них примут участие автомобили "Святогор", "Князь Владимир" и "Иван Калита"

"Ижмаш" и американская компания KMW подписали соглашение о сотрудничестве, которое предусматривает, что KMW подберет и адаптирует двигатели производства компаний Nissan, Toyota и General Motors объемом 1600 куб. см (заднеприводной и передеприводной варианты) для пикапа Иж-27171. Все работы будут производиться на базе "Ижмаша". После адаптации двигателей будет разработан план дальнейшей работы по доведению Иж-27171 для поставок на американский рынок. KMW получила исключительное право представлять интересы "Ижмаша", в частности его дочернего предприятия "Ижмашавто", на рынках США. Кроме того, KMW выполнит работы по усовершенствованию новой модели спортивного мотоцикла "Эндуро" производства "Ижмаша" в целях его подготовки для продажи на рынках США и России. В США может быть востребовано до 10 тыс. "Эндуро" в год.

В первом квартале 1999 года АО ГАЗ выпустило 60 084 автомобиля, что на 4,4% превышает объем производства за аналогичный период 1998 года. Как сообщил советник президента АО ГАЗ Геннадий Суворов, производство легковых автомобилей в январе-марте составило 31 587 штук - на 3,7% больше, чем в первом квартале 1998 года (Коммерсантъ-Daily, 1999, 2 апреля. - C.8).

Волжский автозавод объявил о намерении ввести новую форму продажи своих машин - обмен старой машины на новую с доплатой

В развитых странах схема приемки старых автомобилей в зачет оплаты новых применяется очень широко. Как правило, в США и Европе таким образом приобретается более 50% новых автомобилей, а в Японии - вообще более 80%. При этом подержанная машина покрывает стоимость новой на 30-50%. В России таким бизнесом пока занимаются лишь считанные автоторговцы. Схема такова: владелец подержанной машины пригоняет свой автомобиль официальному дилеру предприятия. Тот оценивает машину и принимает ее в оплату новой. Старый автомобиль проходит полное техобслуживание, при необходимости ремонтируется - и выставляется на продажу. Ясно, что цены, по которым ВАЗовские техцентры станут приобретать машины, будут ниже, а продажные цены отремонтированных автомобилей - выше среднерыночных: к посреднической марже ВАЗа прибавится стоимость техобслуживания и ремонта.

При сегодняшнем уровне цен сделка будет выглядеть так: продавец сдает дилеру свою трехлетнюю "шестерку" рыночной стоимостью в 1500 долл., ее оценивают в 1000 долл. Доплатив еще 2200 долл., (расчеты производятся, разумеется, в рублях по текущему курсу) клиент получает новую ВАЗ-2106. После техобслуживания старую машину выставляют на продажу примерно за 1700 долл. Разумеется, здесь приведены ориентировочные цены - размер доплаты зависит от состояния конкретного автомобиля и условий обмена. К примеру, сдав подержанную "десятку", можно будет получить новую "шестерку".

От такого обмена выигрывают и завод, и потребители его продукции. АвтоВАЗ получает прибыль с произведенной машины по несколько раз - и в момент первичной продажи, и в момент перепродажи. Кроме того, это неплохой способ стимулирования сбыта в переживающей финансовый кризис стране - взять с покупателей по 2 тысячи долл. за две машины (новую и старую) проще, чем продать один автомобиль за 4 тысячи долл. Владельцы старых автомобилей избавляются от хлопот, связанных с подготовкой машины к продаже и поиском покупателя. Правда, свобода автовладельца ограничивается: он может купить только ВАЗовский новый автомобиль. Выгодна эта схема и покупателю подержанной машины - он получает не "кота в мешке" с неизвестным набором неисправностей, а автомобиль, подготовленный к продаже вазовскими специалистами.

Волжский автозавод 29 марта увеличил продолжительность рабочей недели на 5 часов и теперь сможет выпускать дополнительно более 3 тыс. автомобилей в месяц. Наращивание объемов производства связано с ростом спроса на отечественные легковые автомобили, прежде всего "Жигули" и "Лады".

Автомобили германского концерна начнут собирать в Калининграде в июле

Автомобиль BMW - роскошь даже для богатого россиянина. Особенно если он пятой, не самой дешевой, серии и может быть куплен в Москве не меньше чем за 80 тыс. долл., а в пристойной комплектации - и за все 100 тыс. Гораздо приятнее тот же автомобиль приобрести за 50 тыс. долл. Именно по этой цене с лета пообещали продавать "пятерку" BMW руководители калининградских предприятий "КИА-Балтика" и "Автотор", на чьих мощностях в июле должна начаться сборка этих машин. Правда, официальное сообщение и торжественное подписание соглашения о совместной деятельности представители германского концерна и калининградских предприятий наметили на 8 апреля в Москве. Но уже в начале этой недели гендиректор "Автотора" Валерий Соколов рассказал о некоторых подробностях проекта.

Итак, в Калининграде с лета будут собираться BMW, а чуть позже (когда - пока неясно) - Landrover Defender. Напомним, что в 1994 году мюнхенский концерн за 2,3 млрд. немецких марок купил британскую Rover Group, производящую марки Rover и Landrover. Плановая мощность сборочного производства - 10 тыс. автомобилей в год. Видимо, впечатленный этой цифрой (даже в лучшие времена российский рынок не "проглатывал" такого количества новых BMW), Соколов в Калининграде высказал предположение, что после пуска производства поставки автомобилей из Германии прекратятся. Но представители BMW в Москве этого не подтвердили, сообщив газете "Время", что модели других серий, не собираемых в Калининграде, будут импортироваться по-прежнему.

По словам Соколова, на первом этапе баварский концерн намерен инвестировать в проект 50 млн. немецких марок. Этих средств хватит для создания сварочных и покрасочных цехов. Кроме того, германская сторона будет финансировать подготовку специалистов и создание дилерской сети в России. Обучение уже прошли 25 человек. В конце апреля еще две группы рабочих поедут на два месяца в Германию. На прошлой неделе в Калининград из Германии доставлен автомобиль, предназначенный для обучения сборщиков. Специалисты более высокой квалификации будут проходить переподготовку в Москве и Мюнхене. Но начало сборки немецких автомобилей не означает отказа от выпуска корейских. Как утверждает Соколов, выпуск автомобилей Kia в Калининграде будет продолжен. До августовского кризиса "Автотор" продавал около 600 машин в месяц. В апреле планируется собрать 90 автомобилей, а к середине года - увеличить производство до 250 машин в месяц .