



ХАСАН ГАНИЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК»

СПИЧКИ НЕ ИГРУШКИ

У моего знакомого своя собственная теория нынешнего кризиса. Теория, рожденная на первоначальном наблюдении, что партнеры по бизнесу начали, дескать, экономить на спичках.

«От удовольствия, так их и сжиг, никто не отказывается, а по мелочам стали прижиматься», — недовольно заметил он как-то. Позднее недовольство обросло глубокомысленными выводами о том, что экономия на спичках вызвала цепную реакцию. Ведь те, кто их делал, тоже начал беречь деньги на ком-то и на чем-то. Восторжествовал глобальный принцип жлоба: то, что мне нравится, мне не по карману, а то, что по карману, все равно дорого. И пошло-поехало. И стали меньше тратить на скрепки, потом на бумагу, потом на одежду, машины, путешествия и так далее.

При всей примитивности в философии этого доморощенного Адама Смита есть, кажется, некое рациональное зерно. Во всяком случае, глядя на ситуацию на автомобильном рынке России, в это легко веришь.

По всем оценкам, рынок еще далек от насыщения. Из людей, желающих купить автомобиль, наберется приличная армия. Продажи автомобилей стабильно росли до осени и в некоторых случаях продолжают расти. Скорости рынка мог бы позавидовать хороший болид, который даже с заглохшим мотором обладает инерцией еще на пару быстрых месяцев.

Но болиду как-то вдруг и по непонятной причине перебили топливный провод. Отсутствие кредитных денег называют если не единственной, то одной из главных причин спада автомобильных продаж в России. При этом все подозревают, что деньги у банков есть, но они решили не только перестраховаться, но и сэкономить. Самое опасное в этой ситуации то, что мы, прижимаясь по мелочам, действительно рискуем забыть об удовольствиях, лишиться их. Например, удовольствия обладания автомобилем с мощным и чистым двигателем, коробкой «автомат», электронными системами безопасности, кожаным салоном, электростеклоподъемниками, удобными креслами...

Мы лихо и незаметно вернемся назад в СССР, к «Жигулям» в одной комплектации на все возможные вкусы. Скепсис по поводу такого сценария уместен, но, по мнению одного из экспертов ВГ, сам сценарий вполне реалистичен. Ведь если покупатели автомобилей начнут экономить, им придется смириться с тем, что выбор моделей будет невелик.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

НА ХОЛОСТЫХ ОБОРОТАХ РОССИЙСКАЯ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТЬ СТОЛКНУЛАСЬ С ЖЕСТОЧАЙШИМ КРИЗИСОМ ПЕРЕПРОИЗВОДСТВА И СБЫТА — ТОВАРНЫЕ ОСТАТКИ НА СКЛАДАХ В СРЕДНЕМ ДОСТИГАЮТ ДВУХМЕСЯЧНЫХ ОБЪЕМОВ. ПРИ ЭТОМ САМИ АВТОПРОМЫШЛЕННИКИ ГОВОРЯТ, ЧТО КРИЗИС ЕЩЕ НЕ НАЧИНАЛСЯ И МОЖЕТ ОБОСТРИТЬСЯ К ЛЕТУ 2009 ГОДА. НЕСМОТРИ НА ЭТО НЕЗАВИСИМЫЕ АНАЛИТИКИ НЕ ПРЕДРЕКАЮТ СКОРОЙ СМЕРТИ РОССИЙСКОЙ АВТООТРАСЛИ. ЕЕ ДОЛЖНО СПАСТИ ПАДЕНИЕ ПРОДАЖ ИНОМАРОК. ДМИТРИЙ БЕЛИКОВ

С начала 2008 года главы всех крупнейших российских автопроизводителей — АвтоВАЗа, группы ГАЗ, КамАЗа, Sollers («Северсталь-авто») и ЗиЛа — дважды встречались с вице-премьером Игорем Сечиным. Первая встреча прошла в конце мая, почти сразу после того, как господин Сечин возглавил в правительстве промышленный блок. Речь шла об особенностях российского авторынка, его проблемах и перспективах. Словом, это было обыкновенное знакомство автопроизводителей со своим новым куратором.

Вторая встреча прошла в конце августа, но ее тональность была уже принципиально другой. К этому времени кризис, который охватил российский банковский сектор, коснулся и реального. Автозаводам стало сложнее привлекать деньги банков, а продажи автомобилей начали постепенно снижаться: легковых — из-за неуверенности российских граждан в завтрашнем дне и сворачивании автокредитования, грузовых — из-за замораживания российских строек, автоперевозок и проч. Автозаводы попросили Игоря Сечина оказать отрасли господдержку, упомянув о возможной остановке производств (впоследствии об этом же вице-преьера попросят чуть ли не все российские промышленники).

Отдельные меры по поддержанию российских автозаводов уже одобрены. Самая известная из них — повышение Россией пошлин на ввоз новых иномарок с нынешних 25 до 30%. Уже то, что чиновники решились на этот шаг, указывает на масштабность кризиса, с которым столкнулись российские автозаводы. Если бы не кризис, продать решение о повышении пошлин в министерствах было бы нереально: чиновники очень боятся всплеска недовольства среди автомобилистов. Все помнят, как после введения нынешней 25-процентной пошлины на новые иномарки на Дальнем Востоке демонстративно сжигали вазовские «копейки». Слухи о том, что пошлины будут повышаться, появились в сентябре, однако в министерствах их не обсуждали даже неофициально, а автозаводы, которые и лоббировали эту идею, — впрямую опровергали.

Сейчас можно сколько угодно спорить о том, спасут ли российский автопром в условиях кризиса повышение пошлин и другие принимаемые меры. Это бесполезно. Чтобы узнать цену любым прогнозам, достаточно вспомнить, например, прогноз PricewaterhouseCoopers (PwC), летом этого года обещавший, что уже по итогам 2008 года Россия станет крупнейшим авторынком в Европе, обогнав Германию. Сейчас в это не то что мало кто верит — мало кто об этом помнит. Концерн Renault в феврале купил блокпакет АвтоВАЗа за \$1,2 млрд, а теперь эти бумаги стоят не более \$100 млн. В ситуации, в которой оказались российские автозаводы, им остается лишь работать в ежедневном режиме и ничего не планировать. В группе ГАЗ (в нее входит 19 предприятий) каждый платежный документ больше чем на 500 тыс. руб. подписывает лично глава правления группы Сергей Занозин — это называется «гибким, ручным управлением».

АВТОВАЗ ПРЕДУПРЕЖДАЛ Первым пострадавшим от кризиса оказался АвтоВАЗ. Уже летом, когда кризис реального сектора еще, по сути, и не начался, у завода начали падать продажи. Пресс-служба АвтоВАЗа этого не афишировала, предоставляя статистику продаж в совокупности за шесть, семь и восемь месяцев (эти данные свидетельствовали о росте относительно 2007 года). Однако после пересчета данных о продажах в каждом месяце лета 2008 года в сравнении с теми же месяцами 2007 го-

да выяснилось, что падение составило 7,7, 9,5 и 30% соответственно. Показательно, что продажи крупнейшего автопроизводителя России падали тем стремительнее, чем ближе был сентябрь, в котором и начался коллапс на авторынке России.

На АвтоВАЗе еще в августе объясняли замедление продаж начинающимся экономическим спадом. Однако рынок — дилеры и аналитики — этим объяснениям не поверил, сочтя, что продажи АвтоВАЗа падают по известной всем причине (устаревший модельный ряд завода). Даже в сентябре, когда падение продаж начали показывать не только модели Lada, но и пользующиеся массовым спросом иномарки вроде Renault Logan, Ford Focus и Kia Spectra, экспертное сообщество в автопроме говорило о кризисе предельно осторожно, советуя дожидаться итогов октября. И лишь в октябре, когда продажи бюджетных иномарок вновь провалились (Focus — на 30%, Accent — на 43, Spectra — на 13, Matiz — на 22% и т. д.), экономический кризис был официально признан авторынком.

Падение продаж массовых иномарок — событие беспрецедентное. До осени 2008 года бюджетная иномарка считалась лучшим продуктом, который только можно предложить российскому потребителю. Считалось, что ему нужен автомобиль из разряда value for money, то есть машина по приемлемой цене и с удовлетворительным набором потребительских качеств. О намерении разработать такой автомобиль для России в 2007–2008 годах заявили абсолютно все крупные западные автопроизводители, в том числе Volkswagen, Skoda, General Motors, Nissan, Renault и даже Toyota, которая до этого в принципе не позиционировала себя как производитель дешевых машин.

И всего за два месяца стало понятно, что доступная иномарка более не является самым востребованным россиянами продуктом. Скорее наоборот, человек со средним уровнем дохода, основной покупатель этих автомобилей, в принципе не готов к покупке машины в условиях кризиса — по выражению совладельца дилерского холдинга Genser Игоря Пономарева, «он думает, что сейчас ему нужнее соль и спички». В российском офисе Renault (модель Logan считается эталоном доступной иномарки) тоже говорили, что покупатель «затаился». В России из-за кризиса начали снижаться продажи даже премиальных брендов (Volvo в октябре упала на 20%, Audi — на 4, Porsche — на 64%).

ГАЗОВЫЙ ВЫБРОС Как только данные за октябрь увидели аналитики и дилеры, АвтоВАЗ попытался обратить их внимание на то, что предсказывал кризис еще в августе, но никому уже до этого не было дела. В октябре скелеты из шкафов достали два других автопроизводителя — группа ГАЗ и КамАЗ. В начале месяца они одновременно объявили о сокращении производственных программ на 2008 год — сразу на 20%. КамАЗ перевел рабочих на неполную рабочую неделю и не исключил сокращения 5 тыс. человек (10% персонала завода). Группа ГАЗ признала, что трижды приостанавливала работу своих заводов (в августе, сентябре и октябре), что ее выручка по итогам года может упасть на 7–8%, а EBITDA — сразу на 50%. Глава правления группы ГАЗ Сергей Занозин не исключил того, что на предприятиях группы будет сокращено до 20 тыс. человек.

Ближе к концу октября абсолютно все российские автопроизводители — АвтоВАЗ, группа ГАЗ, КамАЗ, TagAZ, Sollers, «Автотор» и группа СОК — признали, что из-за

кризиса их автомобили не продаются или продаются хуже обычного. На складах автозаводов и дилеров скопились большие товарные остатки — в среднем по рынку их размер был сопоставим с двухмесячным объемом производства. В условиях падения продаж и, главное, отказа со стороны банков в выдаче кредитов дилеры оказались неспособны далее выкупать автомобили у заводов, что привело к возникновению дыр в бюджете автопроизводителей.

Из-за этого рухнула вся производственная цепочка. Автозаводы не смогли платить поставщикам автокомпонентов. Группа ГАЗ, например, разослала им письмо, в котором признала, что начиная с лета 2008 года накопила задолженность перед поставщиками и что погасить ее сможет не раньше лета 2009 года. При этом в группе подчеркнули, что «отдельные экстремистские действия» поставщиков, например остановка отгрузки автокомпонентов и ее возобновление только после погашения задолженности, ни к чему не приведут. Несмотря на это Новолипецкий и Магнитогорский меткомбинаты прервали отгрузку группе ГАЗ стального листа из-за долгов (в группе утверждали, что на производстве это не скажется). Металлурги обвиняли в неплатежах не только ГАЗ, но и КамАЗ с АвтоВАЗом, однако информации о прекращении поставок в их адрес не было.

Объединение автопроизводителей России (ОАР) неоднократно просило вице-преьера Игоря Сечина, а также Минэкономики и Минпромторг выделить средства для того, чтобы стимулировать возобновление продаж автомобилей и выпустить, таким образом, всю производственную цепочку из кризиса. А именно — дать через госбанки денег на субсидирование процентных ставок по автокредитам, а также ставок по лизинговым операциям по продаже машин. Сумма, в которую обойдется государству такая поддержка, называлась разная. Сначала автозаводы на условиях анонимности говорили, что только в 2009 году на поддержку сбыта автомобилей должно быть выделено до \$300 млн госсредств. Затем КамАЗ, который продает в лизинг до 20% своих грузовиков, уже официально назвал сумму \$570 млн, не уточнив, правда, на какой срок она рассчитана. Но министерства так и не утвердили меры по поддержке спроса.

БЕЗ ПОДСОСА НЕ ЗАВОДИТСЯ Пока шло обсуждение форм и сумм поддержки авторитейла на уровне министерств, автозаводам надо было на что-то жить. Здесь их действия уже не были согласованы, с кризисными ситуациями каждый боролся самостоятельно. Выяснилось, например, что АвтоВАЗ сам, без поддержки ОАР, договаривается с Внешнеэкономбанком (ВЭБ) о выделении ему кредита в \$1 млрд. Эти деньги завод просил не на поддержку отрасли в целом, а для себя — на пополнение обо-

АВТОРЫНОК ЕВРОПЫ, В ОТЛИЧИЕ ОТ РОССИЙСКОГО, УЖЕ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ РАСТУЩИМ, СЛЕДОВАТЕЛЬНО, ЗАПАДНЫЕ АВТОКОНЦЕРНЫ ПОСТАВЛЯЮТ ПЕРЕОРИЕНТИРОВАТЬ ЗАСТРАХОВАННЫЕ В ЕВРОПЕЙСКИХ СТОКАХ МАШИНЫ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК. И ОСТАНОВЯТ ИНВЕСТИЦИИ В РАСШИРЕНИЕ СВОИХ ЗАВОДОВ В РОССИИ

