

ХОЛДИНГ НА БАЗЕ АВТОВАЗА И КАМАЗА - ПЛОХАЯ ИДЕЯ

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 10 СЕНТЯБРЯ 2009 г.

Госкорпорация "Ростехнологии" заявила о создании нового холдинга. В его составе окажутся производитель легковых автомобилей "ВАЗ", производитель грузовых автомобилей "КАМАЗ", а также производитель силовых агрегатов, компания "Автодизель" (Ярославль), которая в настоящее время входит в "Группу ГАЗ".

Несмотря на тенденции последних лет, согласно которым кризисные отрасли российской промышленности консолидируют (авиастроение, судостроение и т.д.), целесообразность создания автомобилестроительного холдинга под вопросом.

Во-первых, "АвтоВАЗ" и "КАМАЗ" выпускают совершенно разные по назначению автомобили, что предполагает различные рынки сбыта, как в России, так и за рубежом.

Во-вторых, производства легковых и грузовых автомобилей предполагают различные технологии и компонентную базу. Узлы и агрегаты эксплуатируются в разных условиях и при различных нагрузках, что не позволяет унификацию и предполагает различные производственные циклы.

В-третьих, оба производства неконкурентоспособны на мировом рынке, а значит схема по которой создавалась "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), в данном случае работать не будет.

Напомним, что консолидация в рамках ОАК секторов гражданской и боевой авиации имело смысл по причине значительно большей конкурентоспособности сектора боевой авиации. Предприятия отрасли имеют значительный портфель заказов на несколько лет вперед, гарантируя тем самым загрузку мощностей, а доля российских истребителей на мировом рынке достигает 25%. Таким образом, за счет перераспределения финансовых ресурсов из сектора боевой авиации к гражданскому сектору позволит создать "запас прочности" хотя бы на первое время. Производители гражданских лайнеров и лизинговые компании за это время должны коммерциализировать новые разработки (SSJ, Ан-148, Ан-70).

Кроме причин, которые носят технологический характер, при создании холдинга может возникнуть и еще одна проблема. Поскольку сами участники потенциального холдинга ничего не говорили о намерениях консолидироваться, в рамках объединения возможен конфликт акционеров.

Видимо предполагая такой конфликт "Ростехнологии" в настоящее время пытаются купить 13% акций "КАМАЗа" принадлежащих "Тройке Диалог". Поскольку 37,8% акций автопроизводителя уже принадлежат "Ростехнологиям", госкорпорация сможет стать владельцем контрольного пакета.

В место того, чтобы объединять предприятия, государство должно понимать, что "АвтоВАЗ" в настоящее время, фактически уже имеет свою стратегию развития совместно с Renault и на базе его технологий.

В первую очередь необходимо развивать именно такую модель вывода предприятия из кризиса. Поддержку также окажет и режим промышленной сборки, в рамках которого, на базе механизма локализации в автопроме может сформироваться конкурентоспособная база производства автокомплектующих основанная на импортных технологиях. Со временем, российские производители освоят эти технологии, что позволит иметь уже собственное конкурентоспособное производство.

В случае успешной реализации таких программ на "АвтоВАЗе", аналогичную модель можно применить и на "КАМАЗе". Для этого будет необходимо найти стратегического партнера и осваивать технологии в рамках режима промышленной сборки (завод по производству грузовых автомобилей Volvo уже строится в Калужской области). Более того, контролем и администрированием такого процесса могут заняться менеджеры с "АвтоВАЗа", у которых, к тому времени такой опыт уже может быть.

Объединение в настоящее время, когда модель вывода отрасли из кризиса только внедряется на "АвтоВАЗе", может привести к неудовлетворительным результатам и потере времени, которого у отечественного автопрома нет.