



Институт финансовых исследований

**Итоги, тенденции и сценарии развития
автомобильной промышленности**

Москва, 2008



Содержание:

Итоги и тенденции последних лет	3
Kalina и Priora – существенный шаг вперед.....	4
Режим промышленной сборки	8
Заключение	16



Режим промышленной сборки в автомобильной промышленности может способствовать и интенсивному технологическому развитию российского автомобилестроения, и замещению импорта уже в среднесрочной перспективе. Во всяком случае договор с Минэкономразвития РФ содержит механизм, который позволит реализовать прогрессивный сценарий развития российского автопрома. Отсутствие же должного контроля за соблюдением условий оговоренных МЭРиТ способно привести к остановке производства отечественных марок автомобилей.

Итоги и тенденции последних лет

Наверное, одним из основных достижений промышленной политики, проводимой в России все последние годы, является начавшийся процесс повышения конкурентоспособности машиностроительного комплекса. Основным инструментом здесь выступает консолидация хозяйствующих субъектов в системообразующие отраслевые комплексы. За счет укрупнения они должны будут, с одной стороны, противостоять зарубежным конкурентам, с другой – создать перспективные образцы на будущее, используя при этом государственные и собственные средства. И тех, и других средств стало больше, поэтому и возможности отраслевых комплексов существенно возросли. Насколько эффективна данная стратегия, сейчас сказать сложно, но и о негативных тенденциях из-за усиления роли государства также говорить не стоит, особенно при положительном зарубежном опыте. Напомним, что крупнейший авиапроизводитель Airbus является консолидированным авиастроительным комплексом Европы с 1971 г.

К настоящему моменту уже консолидированы и преобразованы авиастроительная отрасль в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), судостроение – в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). Планируется консолидировать сектора атомной промышленности, производства радиоэлектронного оборудования, авиационного двигателестроения, производства бронетанковой техники в оборонном комплексе, предприятия космического сектора ракетно-космической промышленности. Исключением здесь служит отрасль автомобилестроения, которая сегодня находится в неудовлетворительном состоянии. Однако консолидация автопрома может и не потребоваться. Возрождению отрасли будут способствовать, как ни странно, усиление конкуренции на внутреннем рынке и сотрудничество с зарубежными производителями на взаимовыгодных условиях.



Необходимо отметить и тот факт, что крупнейший производитель АвтоВАЗ в последние годы все же сумел выпустить на рынок новые модели, которые пока сдерживают натиск конкурентов. Однако уже в среднесрочной перспективе конкуренция вырастет многократно, а собственных ресурсов у АвтоВАЗа нет. Другими словами, подразумевая под ресурсами в первую очередь технологии, можно утверждать, что только своими силами огромное технологическое отставание от европейских, американских и японских производителей российскому автопрому нивелировать не удастся. Поэтому уже в настоящее время в России развернуто несколько масштабных проектов. При условии их эффективной реализации технологическое отставание отрасли может существенно сократиться. Однако более важным будет формирование условий для дальнейшего самостоятельного технологического развития отрасли в долгосрочной перспективе. Российский автопром сможет не только удержать внутренний рынок, но и занять часть мирового рынка.

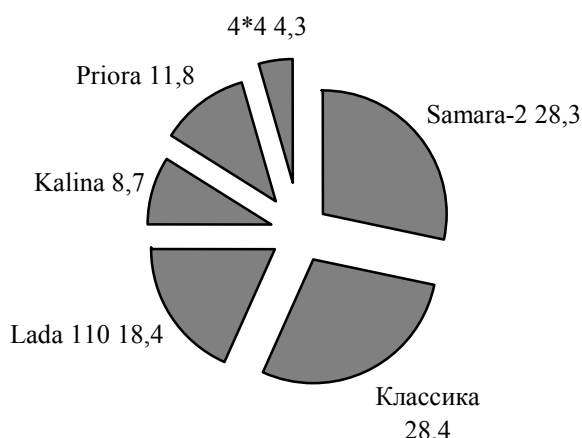
Kalina и Priora – существенный шаг вперед

В 2005 г. с конвейера сошла первая модель Kalina в кузове «седан», которая уже сегодня выпускается как в формате «универсал», так и в наиболее популярном варианте «хэтчбэк». Специально для Kalina в 2007 г. был разработан новый 16-клапанный силовой агрегат объемом 1,4 л. Кроме него, Kalina комплектуется 8-клапанным двигателем объемом 1,6 л. Новый двигатель выпускается согласно стандарту «Евро-3», тогда как двигатель 1,6 л – согласно стандарту «Евро-2». Kalina сразу комплектуется такими функциями, как система ABS, подушки безопасности, электроусилитель рулевого управления.

В 2007 г. АвтоВАЗ выпустил новую модель на базе Lada 110 – Lada Priora, первая модель ВАЗ, которая сразу предполагает наличие подушки безопасности. В феврале 2008 г. ожидается презентация Priora в кузове «хэтчбэк». Данный факт является показательным. Дело в том, что даже в случае с Kalina интервал между вариантами кузова был в несколько лет. В случае с Priora «хэтчбэк» появится гораздо раньше. Это позволит АвтоВАЗу создать условия для роста спроса, ведь многие покупатели предпочитают определенный кузов, и, если такой кузов в ассортименте производителя отсутствует, возможность переориентации покупателя на другие марки возрастает. Более того, данный факт подтвержден опытом Kalina: спрос на вариант «хэтчбэк» зачастую оказывается выше, чем на «седан». Все автомашины Priora выпускаются согласно стандарту «Евро-3».

Несмотря на то что ВАЗ так и остается сравнительно неконкурентоспособным автомобилем, своевременный выпуск моделей и краткие сроки (в случае с Priora) выпуска всего ассортимента кузова окажут положительный эффект на внутренний спрос. Кроме того, необходимо отметить, что бюджетным автомобилям, в первую очередь Renault Logan и Chevrolet Lanos, обе модели ВАЗа конкуренцию составить вполне способны. Это, наверное, наиболее важно, т.к. и Logan, и Lanos претендуют на сектор городских недорогих автомобилей, спрос на которые ежегодно растет. И маловероятно, что модели Lada 110 и Samara-2 (семейство 21013, 21014 и 21015) смогли бы конкурировать с моделями Renault и GM. В структуре продаж по итогам 2007 г. доля Priora и Kalina составила 20%.

Рис. 1. Структура продаж АвтоВАЗа по итогам 2007 г., %



Источник: ОАО «АвтоВАЗ»

По нашим оценкам, структура продаж АвтоВАЗа до 2010 г. существенно не изменится. Низкая цена на «классику», с одной стороны, обусловит высокий спрос на нее, с другой – все повышения цен наиболее сильно будут сказываться именно на продажах этих моделей. Продажи Samara-2 сильно меняться не будут, поскольку на них существует стабильно высокий спрос, а замены пока не предвидится. Доли Kalina и Priora будут расти, главным образом за счет вытеснения Lada 110. «Седан» уже снят с производства, а Lada 112 (110 в кузове «хетчбэк») имеет высокий спрос до выхода в феврале «хетчбэка» Priora. Та же ситуация и с Lada 111 (110 в кузове «универсал»), которая активно продается до выхода Priora в аналогичном кузове. Однако уже после 2010 г., когда будет осуществлен перевод автомобилей на стандарт «Евро-4», изменение структуры продаж можно будет ожидать в первую очередь за счет снижения спроса на «классику».



Стратегическое сотрудничество. Renault или Fiat

После того как было объявлено о сотрудничестве АвтоВАЗа и Magna, встал вопрос, с кем будет сотрудничать Волжский завод по программе концепта «В», который и должен будет заменить «классику». Наиболее вероятными претендентами выступали Renault, Fiat и GM. Сложность переговорного процесса заключалась в том, что АвтоВАЗу в первую очередь требовались даже не инвестиции в производственную базу, а предоставление зарубежных технологий. Кроме того, принципиальная позиция АвтоВАЗа заключалась и в обязательном сохранении бренда Lada, привычного российскому потребителю. Именно в последнем вопросе Renault и АвтоВАЗ не могли найти понимания, что вполне обоснованно, поскольку Lada является прямым конкурентом Logan.

Далее АвтоВАЗ интенсифицировал переговоры с Fiat, который сразу объявил о том, что понимает основные проблемы Волжского завода и готов рассматривать различные варианты сотрудничества. Почти сразу после этого АвтоВАЗ и Renault подписали предварительное соглашение. Причина ясна: конкуренция возрастает, и Renault согласился на сохранение российского бренда. Еще один вероятный партнер GM начал искать сотрудничество с другим крупнейшим производителем автомашин – группой ГАЗ.

Несмотря на то что предварительное соглашение уже подписано с Renault, кто же точно станет партнером АвтоВАЗа, все еще пока не ясно, тем более что с Fiat уже было сотрудничество и, как показала история ВАЗ 2101, вполне эффективное.

С Renault АвтоВАЗ будет совместно собирать двигатели и коробки переключения передач, которые будут устанавливаться на автомобили обеих марок. Естественно, что в данном случае Renault предоставит свои технологии. При этом Renault получает возможность производить свои автомобили на существующих мощностях АвтоВАЗа, а также на тех, которые будут созданы, что отвечает интересам компании на емком и растущем российском рынке. Расширение мощностей особенно важно в условиях роста числа конкурентов.

В мае прошлого года соглашение о сотрудничестве было подписано между АвтоВАЗом и Magna. Учрежденное СП будет заниматься разработкой и выпуском автомобиля класса «С». Мощность производства может составить до 220 тыс. автомобилей в год. Выпускать планируется полный ассортимент – «седан», «хэтчбек» и «универсал».



Каковы могут оказаться результаты такого сотрудничества? На самом деле в условиях технологического отставания российского автопрома предоставление европейских технологий даст мощный толчок к инвестиционно-технологическому развитию отрасли. Ориентация на сегмент бюджетных автомобилей потребует от производителей локализовать производство, чтобы снизить объем издержек. Таким образом будут созданы предпосылки для инвестиционно-технологического развития не только конечного производства, но и смежных производств, занятых поставкой комплектующих, появится возможность повышения культуры сборки, которая в настоящее время отсутствует.

Уже после 2010 г. у АвтоВАЗа могут появиться два новых концепта «В» и «С», которые смогут заменить «классику» и в перспективе Samara-2. Приблизительно тогда же ведущие зарубежные производители смогут вывести на рынок свои варианты бюджетных автомобилей, которые и станут конкурировать с АвтоВАЗом. Сотрудничество с Renault и Magna будет вполне эффективным, но только если работы будут выполнены вовремя. Затягивание процесса выпуска новых концептов после 2010 г. способно привести к тому, что сегмент, который сейчас занимает семейство заднеприводной Lada, АвтоВАЗ может потерять, тем более что все автомобили резко подорожают из-за перевода на стандарт «Евро-4».

Наиболее важным здесь является тот факт, что выгода, полученная только от такого сотрудничества, носит краткосрочный и ограниченный характер, а само развитие будет скорее экстенсивным.

Дело в том, что сегмент бюджетных автомобилей является на сегодняшний день емким и развивающимся как в крупных городах, так и в регионах, где традиционно уровень доходов находится на более низком уровне. Очевидно, что спрос на такие автомобили, которые и будет выпускать АвтоВАЗ совместно с партнерами, будет постоянным, однако вызывают вопросы темпы роста такого спроса. Вполне вероятно, что спрос со временем начнет стагнировать из-за роста реальных доходов населения. В крупных городах, особенно в Москве, спрос уже смещается в сектор более дорогих автомашин, и, к примеру, Daewoo объявила, что уходит в регионы. Однако по прошествии нескольких лет и доходы населения вырастут, и уже подержанные и потерявшие в цене автомобили будут из Москвы «переезжать» в регионы. Такие автомобили будут конкурировать пусть и с новыми, но менее комфортными и безопасными автомобилями бюджетного уровня. В связи с этим сотрудничество только с Renault и Magna будет недостаточно для обеспечения долгосрочного развития автомобильной отрасли.



Для этого необходимо сотрудничество и с другими производителями автомобилей других классов и уровня. Несмотря на то что таких соглашений нет и пока не предвидится, на наш взгляд, такая стратегия может быть реализована через механизм локализации сборочного производства. Данный механизм заложен в соглашениях с Минэкономразвития. Другими словами, эффективная реализация проекта режима промышленной сборки поможет создать те условия, в которых российский автопром сможет развиваться интенсивно в средне- и долгосрочной перспективе.

Режим промышленной сборки

Впервые в России начали собирать иномарки в 1999 г., когда BMW и «Автотор» (Калининградская область) подписали соглашение об осуществлении SKD-сборки. В настоящее время на «Автоторе» выпускают уже более 25 моделей различных марок и производителей: BMW, Hummer, Chevrolet, Cadillac и др. Однако в скором времени на «Автоторе» могут закрыть SKD-сборку по нескольким объективным причинам.

Во-первых, крупноузловая сборка является фактически «отверточной», т.к. из-за рубежа ввозят крупные узлы и агрегаты, после чего на заводе их просто собирают. То есть никакой локализации производства не существует.

Во-вторых, поскольку нет локализации, то развития автомобильной промышленности также нет. Положительный эффект для экономики страны и региона незначителен и заключается лишь в виде небольшого количества дополнительных рабочих мест, а также минимального объема валовой добавленной стоимости (ВДС).

В-третьих, другие производители приходят в Россию уже на иных условиях, и это может вызывать обоснованное «непонимание» инвесторов, поскольку «Автотор» получил возможность ввозить комплектующие на льготных условиях, а собираемые на нем автомобили также продаются и на российском рынке, т.е. BMW и GM находятся в неравных конкурентных условиях с другими автоконцернами.

Больше таких примеров нет, и остальные автопроизводители работают или собираются работать в России на иных, более выгодных для российской экономики условиях. Необходимо отметить, что уже сегодня в стране собирается по лицензии множество иномарок ведущих производителей преимущественно сравнительно недорогого сегмента.



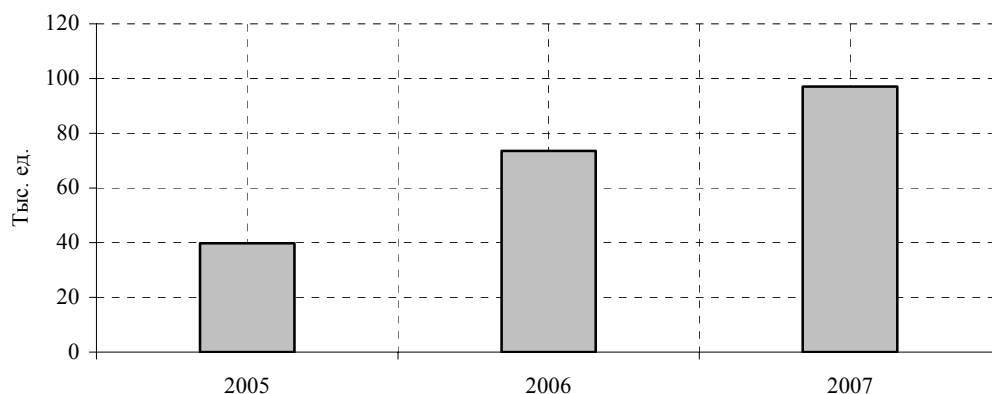
Реализуемые проекты производства иномарок в России

Предприятие-производитель	Год запуска	Лицензиар	Собираемые модели
«Северсталь-Авто»	2004	Ssang Yung	Rexton, Kyron, Action
«Северсталь-Авто»	2006	Fiat Group	Albea, Doblo, Linea
«Северсталь-Авто»	2007	Fiat Group	Ducato
«Северсталь-Авто»	2006	ISUZU	
ТаГАЗ	2001	Hyuindai	Accent
ТаГАЗ	2004	Hyuindai	Sonata
ТаГАЗ	2007	Hyuindai	Santa Fe
Группа "СОК" («Иж-Авто»)	2005	Kia Motor	Spectra
Группа "СОК" («Иж-Авто»)	2006-2007	Kia Motor	Rio
Группа "СОК" («Иж-Авто»)	2006-2007	Kia Motor	Sorento
"Автофрамос"	2005	Renault	Logan
Завод Ford	2005	Ford Motor Company	Focus

Источники: данные производителей

Наиболее популярной иномаркой российской сборки стала модель Ford Focus.

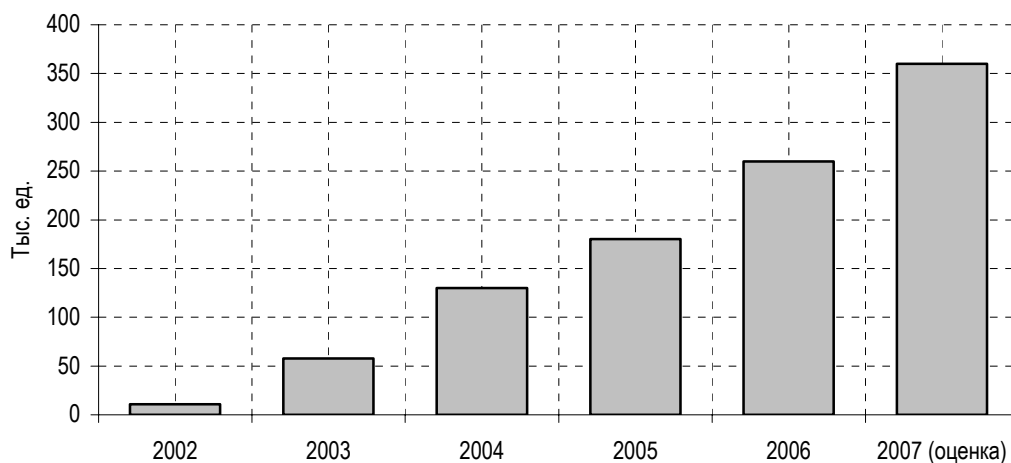
Рис. 2. Динамика объема продаж Ford Focus



Источник: Комитет автопроизводителей

Объемы производства таких иномарок российской сборки ежегодно растут, и по итогам 2007 г. мы ожидаем прирост на уровне около 40%.

Рис. 3. Выпуск иномарок российской сборки за период 2002-2007 гг.



Источники: данные производителей, оценка ИФИ

Кроме уже реализованных проектов, Минэкономразвития подписало еще несколько крупнейших соглашений с ведущими мировыми производителями автомобилей из Европы, США и Японии.

Проект, стартовавший в 2002 г., наибольший размах получил в 2006-2007 гг., когда и было подписано большинство соглашений о промсборке.

Проекты строительства новых автозаводов в России

	Начало производства	Мощность, тыс. ед.*	Модели**	Объем инвестиций***
Toyota	2007	40	Camry	4 млрд руб.
Nissan	2009	50	Almera, Primera, X-Trail	200 млн долл.
Suzuki	2009	30	Liana, Grand Vitara	3 млрд руб.
Mitsubishi	2009	50		до 220 млн долл.
Hyundai	2010	100		390 млн долл.
VW	2008	150	Polo, Passat, Jetta, Tiguan, Skoda Octavia, Fabia,	до 370 млн евро
Peugeot & Citroen	2010	60	308, Citroen C4	350 млн долл.
GM	2008	70	Opel Antara, Astra, Chevrolet Captiva	300 млн долл.

*) План производителей на среднесрочную перспективу

**) Возможна вариация ассортимента в зависимости от конъюнктуры рынка РФ

***) Указанные объемы могут увеличиться в связи с планами по удвоению объема производства

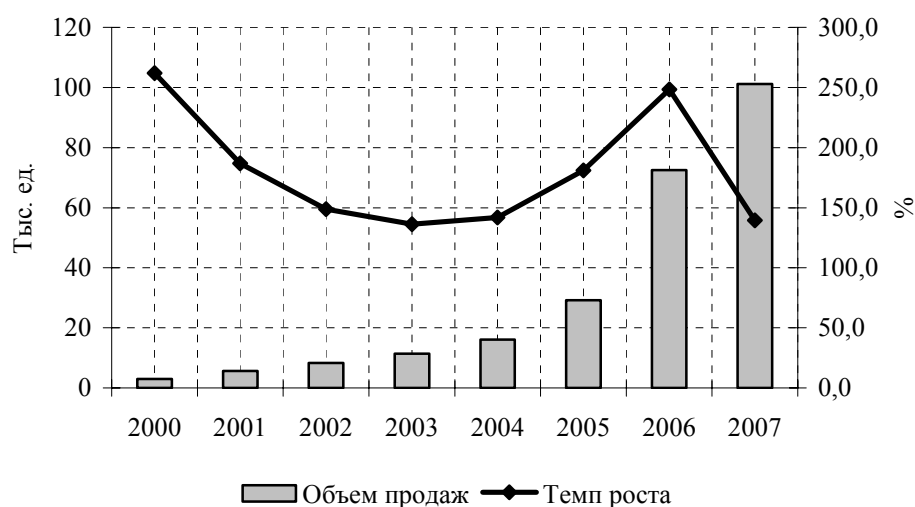
Источник: данные производителей

Заводы VW и Toyota уже построены. Более того, Toyota уже начала производство, и первые модели были презентованы публике (модель бизнес-класса Camry стоимостью от 35 тыс. долл.). Концерн принял решение о строительстве еще одного завода, который

должен быть построен в 2010 г. Такое решение вполне оправданно, ведь на новом заводе будут производить более дешевые автомобили. Скорее всего, Toyota намерена производить в России популярные Corolla и Auris, спросу на которые мешают длительные очереди.

Основной причиной, вынуждающей производителей начинать дорогостоящее строительство, кроме снижения издержек производства, является проблема длинных очередей. Автопроизводители в стремлении угнаться за ростом емкого и платежеспособного российского рынка не хотят терять потенциальных клиентов из-за того, что покупатель отказался приобретать определенный автомобиль, поскольку не намерен ожидать машину месяцами. Более того, опыт компании Renault подтвердил, что с открытием производства в России объемы продаж увеличиваются.

Рис.4. Динамика продаж Renault в 2000-2007 гг.



Источник: Renault Group

На рис. 4 видно, что именно после выпуска Logan в 2005 г. темпы роста объема продаж снова начали расти, по итогам 2006 г. продажи выросли в 2,5 раза. Отметим, что продажи более популярных Toyota, GM или Hyundai могут вырасти еще больше, ведь модели Renault (кроме Logan) непопулярны в России. Напротив, марки GM занимают 5 мест в ТОП-10 лидеров продаж по итогам 2007 г. В составе ТОП-20 почти в полном составе присутствует Toyota: Corolla (11-е место), Camry (17), RAV4 (19) и Avensis (20). Еще добавляются две модели GM – Chevrolet Aveo (18) и Opel Astra (14).



ТОП-10 лидеров продаж по итогам 2007 г.

№№2006	№№2007	Модель	2006 г.	2007 г.	Рост продаж, %
1	1	Ford Focus	73,530	97,060	132,0
2	2	Renault Logan	49,162	67,844	138,0
7	3	Chevrolet Lanos	36,647	57,902	158,0
6	4	Hyundai Accent	38,852	53,616	138,0
3	5	Mitsubishi Lancer	46,969	52,101	110,9
4	6	Daewoo Nexia	43,402	49,044	113,0
5	7	Chevrolet Niva	41,155	47,748	116,0
9	8	Ford Fusion	16,532	43,362	262,3
8	9	Daewoo Matiz	23,302	42,258	181,3
10	10	Chevrolet Lacetti	16,191	40,627	250,9

Источник: *autoNews.ru*

Наибольшие темпы роста продаж по итогам 2007 г. показали Ford Fusion, Chevrolet Lacetti и Opel Astra. Объемы продаж последнего возросли более чем втрое. Этим обусловлено решение GM производить на строящемся заводе в Шушарах (Ленинградская обл.) именно модели бренда Opel: С-класс Astra и кроссовер Antara.

В Калужской области начала строительство своего завода шведская компания Volvo по выпуску большегрузных автомашин.

Рассмотрев причины интереса автопроизводителей, необходимо определить возможные эффекты от режима промышленной сборки для автомобилестроительной отрасли и национальной экономики России.

Во-первых, режим промышленной сборки только до 2010 г. принесет в автомобильную отрасль дополнительно до 2 млрд долл. инвестиций, причем эти инвестиции будут направлены непосредственно в реальное производство. Однако наиболее важным является эффект локализации сборочного производства.

Напомним, что локализация есть валовая добавленная стоимость, произведенная на российских предприятиях, то есть локализация прямо влияет на объем ВВП и темпы роста экономики.

Соглашения с Минэкономразвития, кроме ограничения минимального объема производства на уровне не менее 25 тыс. ед. в год, содержат и требования к производителю повышать степень локализации производства. Теоретически к 2015 г. планируется нарастить локализацию сборочных производств до 50%, т.е. половина любого автомобиля будет произведена в России. Однако на практике производители



неохотно наращивают локализацию, что в первую очередь связано с основной проблемой российского автопрома, заключающейся в неразвитом производстве автокомплектующих.

Не секрет, что отечественные автомобили являются главным образом технически ненадежными и их владелец должен чаще посещать сервисные центры. Но это не проблема самого автомобиля, т.е. конечного продукта, поскольку автомашины представляет собой лишь агрегированный блок различных комплектующих, узлов и агрегатов. Именно короткие сроки службы комплектующих и определяют ненадежность всего автомобиля. Зная об этом, зарубежные производители не стремятся повышать локализацию, чтобы не подвергать риску собственный имидж и надежность производимой продукции. Если и повышать локализацию, то необходимо модернизировать и расширять производственную базу смежных производителей, а это дополнительные инвестиции и расходы. Между тем, если со стороны властей будет налажен соответствующий контроль, у производителей не останется выбора, они будут просто вынуждены развивать отечественный автопром.

Такое развитие событий потребует от автомобильных концернов не просто финансовых инвестиций в расширение производства, этого будет недостаточно. Российская отрасль отстает технологически, следовательно, будет развернут процесс предоставления зарубежных технологий, которые для отрасли будут прорывными. Более того, рост локализации и передача технологий такими производителями, как Toyota, Nissan, VW и т.д., будет носить неограниченный характер для отрасли с точки зрения ассортимента, поскольку все эти производители имеют широкий ассортимент автомобилей, рассчитанных на различные сектора рынка. Технологическое развитие не будет ограничено и во времени, поскольку автоконцерны пришли в Россию с долгосрочными проектами. А риск стагнации спроса в одном сегменте будет нивелирован ростом спроса в другом секторе автомобильного роста.

Чем дороже будут производиться автомобили, тем совершенней будут предоставляемые технологии. За счет этого, в среднесрочной перспективе, российские производители смогут уже самостоятельно производить те или иные комплектующие.

С одной стороны, это станет возможным за счет накопленного опыта, с другой стороны, за счет приобретения технологий. В последнем случае комплектующие смогут устанавливать на отечественные марки автомобилей, что повысит их надежность.

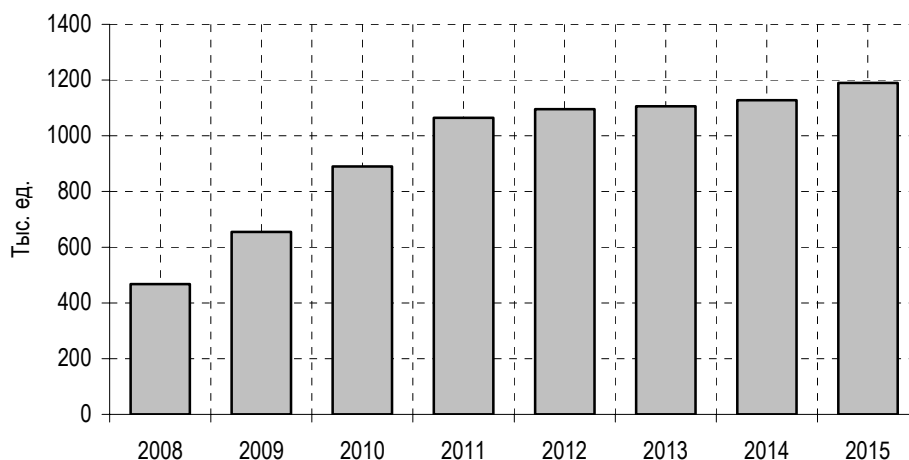
Подобный опыт уже существует в шинной промышленности. Серия покрышек Nokian Hakkapeliitta 4 уже производится в России, а права на технологию серии Nokian Hakkapeliitta 2 и ее использование уже выкуплены.

Если принять во внимание, что Toyota и «Северсталь-Авто» объявили об экспорте производимой продукции в страны Восточной Европы, то ожидать предоставления технологий можно с еще большей вероятностью. Однако это возможно лишь при надлежащем контроле со стороны властей за выполнением обязательств производителями. В противном случае в России будут производиться лишь технологически простые комплектующие (сидения, элементы пластиковой обшивки и т.п.).

Кроме инвестиционно-технологического развития автопрома, в случае наращивания локализации сформируются условия для начала процессов импортозамещения, что в перспективе сократит машиностроительный импорт, а экспорт автомобилей Toyota и Fiat Ducato («Северсталь-Авто») сможет увеличить машиностроительный экспорт. В результате товарная структура экспорта страны, которая на сегодня на 60% состоит из сырьевых товаров, сможет быть диверсифицирована экспортом технологически сложной продукции.

Принимая во внимание, что в настоящее время на этапе строительства находятся несколько крупных заводов, мы делаем оценку на перспективу до 2015 г. Уже к 2011 г. предполагаемый объем производства иномарок российской сборки превысит 1 млн ед.

Рис. 5. Потенциальный объем выпуска иномарок российской сборки на период 2008-2015 гг.



Источник: расчеты ИФИ

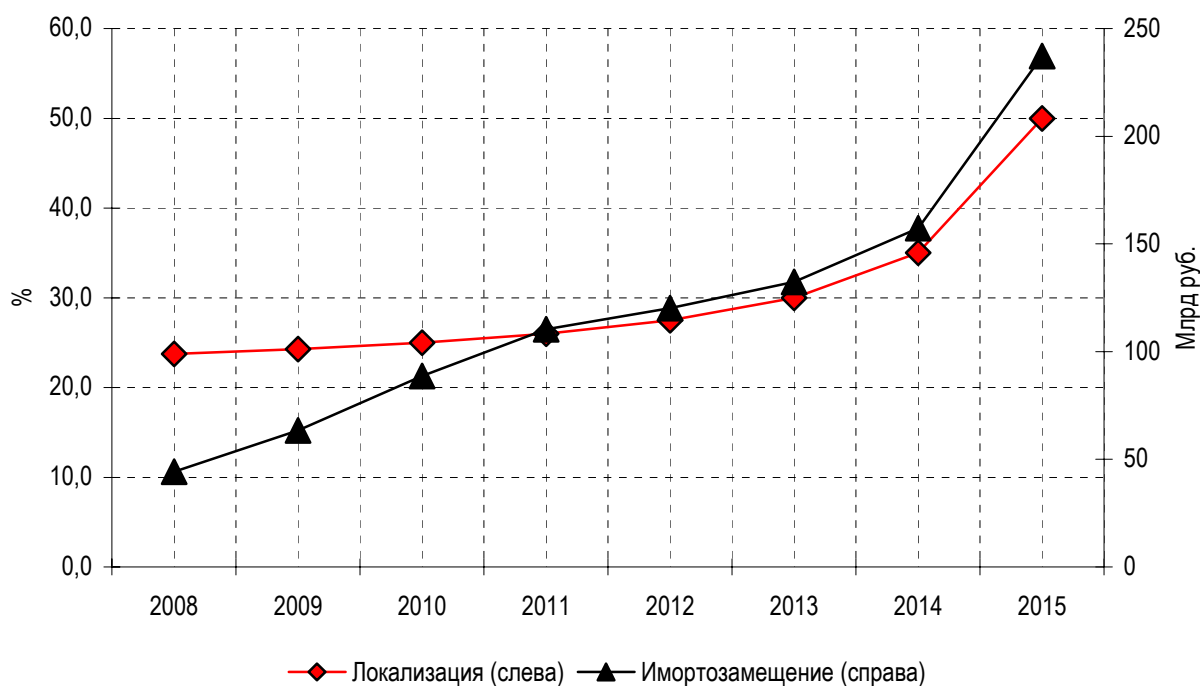
Из рис. 5 видно, что после 2011 г. объемы выпуска стабилизируются. Это обусловлено двумя основными причинами.

Во-первых, все заводы, которые строятся в настоящее время, будут построены и запущены. Сколько будет новых соглашений, сегодня сказать невозможно.

Во-вторых, мощности заводов заявлены предположительно, и какими очередями они будут вводиться после 2011 г., не могут сказать даже сами производители. Это происходит из-за фактора неопределенности, который диктует российский рынок. Дело в том, что в Москве спрос уже смещается в сектор более дорогих иномарок, и вполне вероятно ожидать такого смещения и в других крупных городах. Рост доходов населения повышает спрос, однако, по различным оценкам, в ближайшие годы темпы роста зарплат могут стабилизироваться. Это возможно стабилизирует и темпы роста платежеспособного спроса.

Несмотря на это, в случае достижения тех показателей локализации, которые запланированы правительством (т.е. 50% к 2015 г.), объем импортозамещения к 2015 г. превысит 1 трлн руб. и может еще увеличиться в случае роста объема производства автомобильных заводов.

Рис. 6. Динамика локализации и импортозамещения на период 2008-2015 гг.



Источник: расчеты ИФИ



Заключение

Рассмотрев тенденции последних лет, можно сделать несколько выводов.

Во-первых, крупнейший автопроизводитель России АвтоВАЗ в условиях обострения конкуренции сумел вывести на рынок новые модели, существенно превосходящие по важнейшим показателям предыдущие семейства.

Разработанная Lada Priora на базе Lada 110 имеет все необходимые показатели для конкуренции с таким успешным бюджетным моделям, как Renault Logan и Chevrolet Lanos. Более того, несмотря на повышение цен на Lada с 2008 г., изначальное соответствие стандартам «Евро-3» позволило не повышать цену Lada Priora и остаться ей в ценовой категории Logan и Lanos.

Конкурирующие бюджетные модели

	Priora	Logan	Lanos
Объем двигателя, л	1,6	1,6	1,5
Скорость (max), км/ч	183	175	172
Мощность, л.с.	72	90	86
Разгон 0-100 км/ч, с	11,5	11,5	12,5
Расход топлива (min), л	от 6	от 5,8	от 5,2
Стоимость, тыс. руб.	282	303	247

Источник: данные производителей

Волжский завод адекватнее стал реагировать на динамику рынка и сократил интервал между выпусками ассортимента кузовов. Как показывает опыт Kalina, скорый выпуск Priora «хетчбэк» сможет увеличить спрос на новую модель.

Несмотря на успех АвтоВАЗа без зарубежных технологий ему не обойтись из-за сильной технологической отсталости отрасли и ее смежников. Без участия зарубежных производителей сценарий развития отрасли можно будет охарактеризовать как «регрессивный». Объемы производства и продаж будут снижаться, особенно после 2010 г., когда будет осуществлен переход на «Евро-4». Существенная доля рынка, которую сегодня занимает «классика» (более 28%), может быть потеряна.

Рассматривая угрозу со стороны зарубежных производителей, которые строят заводы в России, а также в рамках подготовки вывода с рынка заднеприводного семейства, АвтоВАЗ готов подписать с Renault соглашение о сотрудничестве, в рамках которого Волжскому автозаводу будут предоставлены европейские технологии. Разработанные совместно с Renault двигатели и коробки переключения передач будут устанавливаться



как на модели Renault, так и на модели АвтоВАЗа, что должно будет усилить конкурентные преимущества продукции Волжского автозавода. Сотрудничество с Renault позволит получить новый концепт «В» без потери привычного для российского потребителя бренда Lada.

Такой сценарий развития назовем «стагнирующим». Дело в том, что в этом случае сами производители работают с узким ассортиментом автомобилей и претендуют лишь на ограниченный сегмент рынка. Следовательно, и ассортимент предоставленных технологий будет носить ограниченный характер, который не позволит претендовать

АвтоВАЗу на расширение рынка сбыта. Развитие в долгосрочной перспективе также будет невозможным, причем ограничение формирует растущая российская экономика. Рост доходов населения будет способствовать постоянному перемещению спроса в сегменты более дорогих автомобилей, и темпы роста спроса в сегменте бюджетных автомашин могут стагнировать.

Должное внимание за соблюдением условий локализации и расширение степени локализации создают условия для третьего сценария – «прогрессивного».

В случае эффективной политики властей автомобильная промышленность может получить импульс к долгосрочному инвестиционно-технологическому развитию. Широкий ассортимент продукции ведущих производителей и их интерес во всех сегментах автомобильного рынка позволит избежать ограничений в рамках предоставления технологий. Российские смежники смогут со временем выпускать качественные комплектующие, повысится культура сборки. Иномарки российской сборки выйдут на внешний рынок, и это сформирует основу для нового витка притока инвестиций в отрасль. Накопление опыта и выкуп технологий позволят в перспективе производить полностью российские детали, узлы и агрегаты, которые будут устанавливать на отечественные марки автомобилей, повысив тем самым их уровень надежности.

«Прогрессивный» сценарий спровоцирует начало процесса импортозамещения и диверсификацию товарной структуры экспорта. Поскольку локализация есть ВДС, произведенная на российских предприятиях, и это прямо влияет на объем ВВП и рост экономики. Таким образом, благодаря эффективному управлению режимом промышленной сборки экономика страны получит импульс к инвестиционно-технологическому развитию отрасли на базе зарубежных технологий и новый источник роста.



В условиях, когда ТЭК исчерпывает свои возможности и необходима смена источника роста, реализация «прогрессивного» сценария, в основе которого лежит отрасль высокого технологического передела, остается единственно верной стратегией.