

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ВОЛОГОДСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ
Серия ВЫПУСК № 89 (1695)

«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ВолНЦ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена статья Н. Ульянова «Как уничтожить и как создать автомобильную промышленность», опубликованная в журнале «Эксперт», № 27, 1-7 июля 2019 г.

Вологда
июль 2019

Как уничтожить и как создать автомобильную промышленность

Ошибки, допущенные при реформировании автомобильной отрасли, привели к тому, что страна ее фактически лишилась. Но шанс исправить ситуацию все-таки существует, считает Александр Ковригин – признанный эксперт в этой индустрии.

На российском автомобильном рынке происходят существенные сдвиги.

С одной стороны, продажи падают, причем быстрее, чем ожидалось. Так, по данным агентства «Автостат» и компании «АСМ-холдинг», за первые пять месяцев автопроизводителям удалось реализовать на 4,7% меньше автомобилей, чем за тот же период прошлого года. И по итогам года аналитики ожидают падения рынка на 5% в случае реализации базового сценария и на 10% – если реализуется негативный.

С другой стороны, происходит перегруппировка сил: с российского рынка ушел один из мировых лидеров – американская компания Ford, а крупный китайский производитель Great Wall Motor открыл в Тульской области завод по производству автомобилей Haval – своей премиальной марки. Мощность завода на первом этапе составляет порядка 80 тыс. автомобилей в год.

И это не единственный китайский производитель, планирующий усиление своего присутствия в России. О том, что происходит и что стало причиной последних событий, «Эксперт» поговорил с заместителем генерального директора компании «АСМ-холдинг» Александром Ковригиным.

– Как можно кратко охарактеризовать ситуацию в российской автомобильной промышленности?

– Ту, которая была, или ту, которая есть? Автомобильная промышленность у нас была. В отличие, допустим, от Китая, она у нас была. Но сейчас в Китае есть своя автомобильная промышленность, а у нас она, мягко говоря, свернута, особенно в легковом автомобилестроении.

Сейчас практически все автомобильные заводы в России принадлежат иностранцам. Все важные разработки иностранные компании делают у себя, в научных подразделениях, которые находятся на их территории, за рубежом.

Главная ошибка в развитии автомобильной промышленности была сделана в 2005 году, когда, желая привлечь иностранных производителей, правительство выпустило постановление о «промышленной сборке» в 25 тысяч машин. Тогда Швецов (Вадим Швецов, генеральный директор и контролирующий акционер компании «Соллерс» – «Эксперт») хотел создать совместное предприятие с кем-то из иностранных производителей и написал в правительство письмо, где попросил дать льготы на ввоз комплектующих для тех, кто будет собирать на нашей территории 25 тысяч автомобилей в год. Это был первый режим «промышленной сборки». Комплектующие в страну стало можно ввозить практически бесплатно. Это был беспрецедентный шаг для мировой практики.

На втором этапе «промышленной сборки» правительство сказала: теперь, чтобы участвовать в госзаказах, нужно делать 300 тысяч автомобилей в год. Дело в том, что Россия тогда хотела обогнать Германию. У нас в лучшие годы продавалось три с половиной миллиона машин, такие продажи мы раскрутили за счет автокредитов. Потом произошло резкое падение, но иностранные автопроизводители уже создали мощности под этот спрос. Но теперь они загружены где-то на сорок процентов. «Форд», например, ушел потому, что создал мощностей на 300 тысяч, сделал завод двигателей, а продавать автомобилей стал только 46 тысяч.

– Насколько я понимаю, «Форд» и в Европе закрывает заводы. Я помню, «Форд Фокус» был очень популярной машиной. Но их «сделал» «Хендай» со своим «Солярисом».

– В Европе тоже есть трудности. «Форд Фокус» был популярной машиной. Вообще, «Форд» заработал здесь большие деньги. Они пришли сюда первые, но локализацией не здорово занимались, и это их погубило в конечном счете. И я считаю, что они сделали очень много ошибок, именно технических. «Форд» продавал ряд дорогих машин, которые не были востребованы. Сейчас у нас нет покупательной способности, люди берут машины до миллиона. И 80 процентов машин сейчас продается в кредит.



Производство легковых автомобилей в России

Корову нужно было кормить

– Давайте вернемся назад и поговорим о той автомобильной промышленности, которая была. Опять-таки упомянутый «Форд». Ведь построенный в СССР Горьковский автомобильный завод, ГАЗ, – это, в принципе, завод «Форд».

– Да. Но тогда использовалась другая схема: покупалась лицензия, и ГАЗ был уже полностью нашим предприятием и развивался, проектировал и выпускал новые модели независимо от «Форда».

– Я правильно понимаю, что автомобильная промышленность тогда развивалась следующим образом: мы брали западную технологию, строили завод, начинали производить машины и потом, получив начальный толчок, развивали все это дальше уже самостоятельно?

– Все правильно понимаете. Но дело в том, что мы никогда не финансировали автомобильную промышленность в Советском Союзе в нужном объеме. Заводы были государственные. Понимаете, в чем дело? Если «Фольксваген» – это частное предприятие, и он мог вложить в разработку новых автомобилей миллиарды, то мы не давали этого делать, тому же АвтоВАЗу. Прибыль у заводов изымалась. Им не на что было разрабатывать новые модели. Плюс у нас был дефицит автомобилей. Легковых автомобилей АвтоВАЗ тогда делал миллион двести тысяч. На весь Союз. Сейчас в России выпускается миллион пятьсот пятьдесят тысяч. Плюс есть импорт, которого тогда не было. Так что люди покупали то, что есть, любой автомобиль. У автомобильной промышленности не было стимула для развития, не с кем было конкурировать.

– И в этом основная причина того, что мы начали отставать от Запада? Мы купили современный завод с современным автомобилем, но развивали его недостаточно активно, и со временем тот же «Фиат» вместе с другими мировыми производителями ушел далеко вперед?

– Да. Все дело в том, что мы ставили на конвейер автомобиль, допустим, раз в десять лет. А нужно ставить новый автомобиль в течение двух-трех лет. Мы отставали в этом отношении.

– ВАЗ мы построили с иностранным партнером, с «Фиатом». Но вот дальше, КамАЗ, например...

– КамАЗ не зависел от западных технологий. Изначально, оборудование там, конечно, было западное, но КамАЗ как грузовой автомобиль формировался нами самостоятельно. Какие-то заимствования там были. Но под КамАЗ было построено несколько заводов, мы сами делали топливную аппаратуру на двух заводах в Ярославле. И для КамАЗа, и для МАЗа.

– То есть грузовые автомобили мы сумели сами сделать?

– Разработки какие-то брались с Запада, но не было такого, что мы копировали машину, как, допустим, ВАЗ, когда купили автомобиль и потом начали его совершенствовать. Кстати, на том же АвтоВАЗе мы сделали «Ниву». Это был первый в мире внедорожник, где использовалась не рамная конструкция, а кузовная. То есть и в легковом автомобилестроении мы тоже кое-что могли. Просто было недофинансирование. Деньги у предприятий изымались. Тот же АвтоВАЗ окупился 60 раз к началу 1990-х годов. А купили мы его тогда за полтора миллиарда долларов.

Ведь что такое автомобильная промышленность? Это мультипликативная отрасль. В Советском Союзе там работало полтора миллиона человек. Выпускалось свыше двух миллионов автомобилей – мы, конечно, отставали в технологии, которая была за пределами Советского Союза. И я уже сказал почему: на развитие автопрома не давали тех денег, которые необходимо было давать для разработки новых автомобилей.

Когда появился Волжский автомобильный завод, он «толкнул» сразу все отрасли, которые были необходимы для создания нового автомобиля. Появилось еще около трехсот предприятий.

Автомобильная отрасль потребляла в свое время 35 процентов металлопроката. Потребляла большое количество топлива. Потребляла... вот почему сейчас нет станкостроения? Потому что нет автомобильной промышленности.

Смотрите, пришел «Мерседес», он что, думаете, оборудование здесь покупал? Он все купил у себя, в Германии. На всех сборочных заводах мировых автопроизводителей, которые к нам пришли, сейчас работает около 42 тысяч человек. И мы создаем рабочие места за пределами Российской Федерации в большем количестве, чем у себя. Допустим, тот же «Мерседес», у него сейчас на российском заводе тысяча человек, умножайте смело на семь – семь тысяч рабочих мест мы создали в Германии. Вся комплектацию они делают там и везут сюда.

Если брать Германию, то она зарабатывает на автомобильной промышленности порядка 140 миллиардов долларов. Чисто на экспорте автомобилей – где-то 110 миллиардов, а остальные деньги, 25–30 миллиардов, они зарабатывают на экспорте комплектующих. Германия от автомобильной промышленности имеет больше, чем мы от нефти сейчас. Понимаете, в чем дело? Почему у нас проблема сейчас в промышленности? Потому что мы ставку сделали на сырьевые товары: на нефть, на газ, металлы, дерево... У нас вся налоговая система построена таким образом, что нам выгодно продавать не автомобили, а сырьевые ресурсы. В 1990-е мы начали сразу все приватизировать, а китайцы начали с мелкого бизнеса. В тот момент у них было два автомобильных завода – один построил ГАЗ, а другой построил ЗИЛ. Что они сделали? Они пустили западные предприятия на эти два завода. Создали совместное предприятие – 50 процентов было у них и 50 – у «Фольксвагена». И это позволило им взять западные технологии. Заимствовать их.

Но они не просто их копировали, они их улучшают сейчас. Первый водородный двигатель, наверное, будет сейчас сделан в Китае, а не в Соединенных Штатах и не в Германии.

В Китае большинство автомобильных заводов с государственным участием. Вот в сентябре у нас начинается продажи своих автомобилей GAC Group. Будет продавать люксовые автомобили. Китайцы сумели сделать за десять лет свои автомобили. И это уже не те китайские автомобили,

которые мы видели раньше. Я сидел в этой машине, там уже не пахнет дешевым пластиком. Это завод, который не считает себя китайским. Он считает себя европейским заводом. У них собственный научно-технический центр.

И, я думаю, GAC Group сумеет сейчас подвинуть многих производителей. Потому что будет те же машины продавать значительно дешевле.

– ***Они придут сюда только продавать? Завод не будут строить?***

– В перспективе могут построить завод. Но сначала они хотят прощупать рынок, посмотреть, как пойдет.

– ***И, возвращаясь к нашему пути...***

– По какому пути пошли мы? Мы пригласили «Фольксваген». Да, он зарегистрирован в России. Но он самостоятельно принимает все решения, которые считает нужными. Мы не можем ему диктовать. Все разработки делаются за пределами Российской Федерации.

Мы не можем «Фольксвагену» сказать: «А давайте делать электромобили». Он пошлет нас просто подальше, и всё. У него есть своя перспектива, когда и что нужно делать, на двадцать лет вперед расписано. Они развиваются самостоятельно. В этом главная наша ошибка. Китайцы же, создав совместные предприятия, затем распространили эти технологии по всей своей автомобильной промышленности. У них сейчас продается 23 миллиона машин.

– ***Размер рынка имеет значение. Потенциал нашего рынка, возможно, не позволял нам выставлять западным игрокам такие условия.***

– Нам нужно было ставить иностранным концернам задачу сразу производить 360 тысяч автомобилей. И тогда процесс шел бы совершенно иначе. Нужно было создавать совместные предприятия, а не передавать наши заводы в чужие руки. В этом случае к нам бы пришли несколько производителей. Например, «Фольксваген», «Рено», «Фиат»... А к нам пришло около двадцати иностранных производителей, которые начали делать большую номенклатуру автомобилей, что не позволило наладить нормальное производство комплектующих. И это тоже наша ошибка.

Ну и локализация. Когда вышло постановление правительства от 2005 года, мы сказали: ребята, ради бога, приходите и сделайте за семь лет нам 40 процентов локализации. А Китай сразу сказал: три года и локализация 75 процентов.

– *А как действовал корейский автопром? Корея – небольшая страна, как им удалось так быстро развить свою автомобильную промышленность?*

– Корейский автопром за двенадцать лет с нуля создал высокотехнологичную автомобильную промышленность. Корейцы шли не тем путем, что китайцы. Они шли нашим путем. Они купили у японцев технологии и совершенствовали их. И многого добились. Я считаю, что корейцы сейчас имеют технологии даже лучше, чем японцы. И качество машин у них выше по одной простой причине: они все комплектующие делают у себя, а японцы уже берут часть китайских комплектующих.

Но надо отметить, что автомобильная промышленность в Корее создавалась под военным началом. Много у них там скандалов было...



Регистрация новых автомобилей в России по маркам в 2018 г.

И снова виноват Чубайс

– *А что нам мешало уже в новые времена, уже имея кое-какие технологии, развить автомобильную промышленность?*

– Начнем с того, что у нас никто ничем не занимался в промышленности. Когда развалился Советский Союз, у нас был полный беспредел десять лет. Полный беспредел! Никому ничего не надо было. Господин Чубайс сказал: «Нам не нужна автомобильная промышленность. Зачем? Все купим!» Ну это было же!

– *Я точно такую же фразу – «все купим» – слышал от станкостроителей, правда, со ссылкой на Гайдара...*

– Я был на совещании, которое проводил Чубайс. Он тогда громогласно сказал, что нам не

нужна автомобильная промышленность. Мы в 90-е годы не создавали, а разрушали все, что было.

Мы практически всю промышленность сейчас отдали в руки иностранного капитала. У нас нет сейчас даже идеи создать свою промышленность. Мы считаем, что иностранцы придут и за нас все это сделают. Вот это самая большая ошибка до сих пор. Я скажу, что и при Путине ничего не поменялось, в общем-то, по большому счету.

У нас все миллиардеры появились почему-то в нефти, в газе. Ведь ни один миллиардер не пошел в автомобильную промышленность. Ну не считая Дерипаски. Но и Дерипаска взял автомобильный завод ГАЗ, потому что ему просто его навязали.

– *По мне, так «Газель» очень хорошо «выстрелила» у ГАЗа...*

– А кто выстрелил-то? Бу Андерсон. Если бы его не было, не было бы «Газель Next».

– *Я согласен, что он много сделал. Мы же сейчас говорим про возможность развития автомобильной промышленности в целом и наших автомобильных заводов, которые принадлежат российским акционерам. Это КамАЗ, ГАЗ и «Соллерс», правильно я понимаю?*

– По большому счету в КамАЗе 15 процентов имеет «Мерседес».

– Это же не контроль...

– Но зато, имея 15 процентов, они получили доступ ко всем станциям технического обслуживания КамАЗа. «Мерседес» может обслуживать свои машины на этих станциях. А сеть разветвленная – 220 центров.

– *То есть «Мерседес» может отремонтироваться на станции КамАЗа где-нибудь в Барнауле, а КамАЗ на станции «Мерседеса», например в Венгрии, не может?*

– Да.

– *С точки зрения разработки новых автомобилей сейчас у нас какая ситуация? Получается, мы сейчас полностью под иностранными производителями?*

– Что они разрабатывают, то у нас и есть. Мы у себя сейчас разработки не ведем. Мы потеряли почти всех конструкторов и технологов. Например, на российском предприятии «Мерседеса» не нужны конструкторы. Там нужно два конструктора, которые будут следить за конструкциями, которые пришли к нам. Мы потеряли за этот период

конструкторов и технологов, потому что на предприятиях, которые здесь созданы, они не нужны.

– Но вот президентский автомобиль «Аурус» мы же смогли сделать. Или как?

– По «Аурусу» нам все расчеты делал «Порше». Я думаю, что это тупиковый проект. Мы хотим делать три тысячи машин. Хотим их продавать. Но покупать их не будут.

– Почему? «Роллс-Ройс» же продает свои машины.

– Продает. Но мы же не «Роллс-Ройс». Мы не сумеем обеспечить нужное качество. Мы захотим делать комплектующие у нас. На три тысячи машин это делать невыгодно. Мы вынуждены будем опять брать комплектующие отсюда.

Сами, всё сами

– Хорошо. Вот вы говорите, что сейчас у иностранных концернов, которые построили здесь заводы, есть свободные мощности. Почему нельзя на них производить автомобили на экспорт и загружать их за счет этого?

– Это невыгодно. Электроэнергия, стоимость рабочей силы. Кредитная политика.

– Кредиты они могут и в своих банках брать, дешевые.

– Да. Но тому же «Фольксвагену» зачем везти машины из России в Европу? Там у него свои заводы есть. Их надо загружать.

– Не обязательно в Европу. В Индию, например.

– Индия сейчас самостоятельно развивает автомобильную промышленность. Она идет по пути Китая, и у нее через пять лет будет автомобильная промышленность будь здоров!

У нас нет рынка для экспорта. В Европу у нас экспорт был, шесть тысяч «Лада Веста» продавали. Сейчас закрыли этот экспорт. По одной простой причине: надо вкладывать деньги в экологичность машины, должен быть стандарт «Евро-6». Французы решили, что этого делать не стоит. Не мы, а французы решили. И закрыли этот проект.

Нужно создавать условия, чтобы наши машины продавались здесь.

Нам надо поднимать покупательную способность. У нас на тысячу работающих человек в России всего 297 машин. А в Соединенных Штатах на тысячу работающих 997 машин. Потенциал есть.

Если грамотно распорядиться, то 500–600 машин на тысячу человек мы можем еще потянуть.

– Если мы даже и создадим такие условия, то устройство нашего автомобильного рынка таково, что все сливки с роста снимут иностранные концерны, центры прибыли которых не здесь. Что делать-то? Строить новый свой завод?

– Может быть. Или загружать ГАЗ. Я вот сторонник того, чтобы восстановить «Волгу» с новой начинкой.

– Уже была попытка сделать «Волгу-Сайбер» с «Крайслером».

– «Сайбер» – это был тупиковый проект сразу, потому что это была старая машина. Комплектацию надо было делать фактически с нуля. Но на ГАЗе можно поставить сейчас новый легковой автомобиль, собственной разработки. Если бы у руководства страны была такая задача, ее можно было бы реализовать. Надо вкладывать деньги, но задачи такой не стоит. И потому я думаю, что свою автомобильную промышленность мы потеряли навсегда.

– Неужели ничего нельзя сделать? Какие-то шаги же наверняка можно предпринять...

– Шаг первый. Нужно заниматься производством комплектующих. Развивать это направление. Строить заводы, дать им льготы, хотя бы на пять лет. Шаг второй. Те заводы, которые к нам пришли, могут получать поддержку только в том случае, если у них есть добавленная стоимость, если они дают эту добавленную стоимость Российской Федерации. И третье: необходимо пересмотреть подходы к предприятиям третьего уровня. То есть к тем предприятиям, которые обеспечивают автомобильную промышленность и производителей комплектующих тем же металлом, пластиком, резинотехническими изделиями и так далее. Довести качество их продукции до приемлемого для автопроизводителей.

Мы, «АСМ-холдинг», подготовили концепцию развития автомобильной промышленности, но она не востребована. Наше правительство привыкло заказывать такого рода документы иностраннным консультантам – «Прайсвогтерхаузкуперс», «Эрнст энд Янг» и другим. Но они же не отвечают за результат, написали, а что дальше будет – им все равно.

Николай Ульянов