

НАВСТРЕЧУ 75-ЛЕТИЮ ВАВТ

Перспективы западноевропейских инвестиций в автомобильной промышленности России

М. Петровски

(Всероссийская академия внешней торговли)

В "Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу" автомобильная промышленность выделяется как одна из приоритетных отраслей национального хозяйства. Российский автомобильный рынок, и в частности производство автомобилей, продолжает оставаться объектом пристального интереса иностранных автопроизводителей. Из-за быстрого роста продаж в России степень готовности крупнейших мировых корпораций в отношении осуществления значительных прямых инвестиций в производство автомобилей можно охарактеризовать как весьма высокую. По мнению экспертов, автомобильные компании, которые начали производство в России, получили доступ к огромному и ненасыщенному рынку, который с каждым годом будет только расти, при этом их ожидания оправдались - доходы населения растут, а вместе с ними и продажи (по данным МБРР, 147 россиян из 1000 имеют в настоящее время автомобиль по сравнению с Польшей, где цифра составляет 255).

Все больше проявляется тенденция к уменьшению объемов продаж российских автомобилей при росте доли продаваемых иномарок. В течение 2003 - 2005 гг. объем продаж новых зарубежных машин в России растет на 20 - 40% в год, а в 2005 г. рост продаж достиг 40% (с января по апрель 2006 г. объем продаж новых иномарок увеличился по сравнению с тем же периодом 2005 г. на 49% до 79,2 тыс. автомобилей).

Российская автомобильная промышленность, которая на протяжении последних десятилетий была монополистом на российском рынке, не обращала должного внимания на качество производимой продукции, что привело к значительному отставанию от мировых стандартов качества. Российские автомобили все больше теряют свое главное преимущество перед иномарками - низкую стоимость. По данным "Финам", в 2004 г. доля продаж российских автомобилей составила 54%, при этом доля подержанных иномарок - 20%, что лишь на 2% выше доли проданных новых импортных автомобилей (доля продаж собранных в России иномарок за 2004 г. - 8%)¹. По мнению экспертов "АвтоВАЗа", к 2008 г. доля российского автопрома снизится до 30%. По другим прогнозам, к 2010 г. на долю иностранных производителей в России будет приходиться 900 000 автомобилей, а всего в 2004 г. в России было собрано около 130 000, причем темпы роста данного производства составляют 25-30% в год.²

В апреле 2005 г. правительство России приняло постановление № 166, открыв путь для новых иностранных инвестиций. Постановление позволяет иностранным и отечественным компаниям, заключившим инвестиционные соглашения о промышленной сборке автомобилей, беспошлинно или по 3 - 5%-ной ставке ввозить в Россию импортные комплектующие по 61 позиции. Не включенные в льготный список комплектующие ин-

вестор может закупать в России или ввозить с уплатой 15%-ной пошлины. В тексте документа существуют три критерия промышленной сборки: 1) мощность создаваемого производства должна быть не менее 25 000 автомобилей в год при режиме работы в две смены; 2) период, за который должен быть налажен цикл "сборка - сварка - окраска" кузова, не должен превышать 18 месяцев для уже созданных предприятий и 30 месяцев - для новых; 3) объемы компонентов, ввозимых по льготным тарифам, должны быть снижены через два года после пуска цикла "сборка - сварка - окраска" на 10%, через следующие 1,5 года - еще на 10% и, наконец, еще через год - на 10% от стоимости автомобиля.

По прогнозам экспертов, выпуск автомобилей в рамках режима промышленной сборки к 2010 г. достигнет как минимум 1 млн шт. (в том числе 1,7 - 1,9 млн легковых автомобилей, 82 000 - 85 000 автобусов и 275 000 - 310 000 грузовиков). Применение данных условий сделает выгодной такую сборку в России с последующей локализацией производства - окраска, производство комплектующих и другие технологические операции, что позволит снизить стоимость автомобилей примерно на 20%. На сборке иностранных автомобилей производители зарабатывают значительно больше, чем на их российских аналогах, - например, рентабельность "АвтоВАЗа" составляет около 10%, а компании, собирающие иностранные автомобили в России, зарабатывают не менее 15 - 20%.³

Половина от общего количества сборочных предприятий в России (включая строящиеся и объявленные проекты) появилась в период действия постановления о промышленной сборке. Определенный успех компаниям на российском рынке гарантирует укрепление рубля, а следовательно, удешевление автомобилей зарубежного производства. На сегодня уже около семи инвесторов подписали или близки к подписанию инвестиционных соглашений с правительством России. В основном это сборка корейских и китайских автомобилей российских предприятий по лицензии - "Северсталь-авто", "Иж-авто", Новосибирский автомобильный завод, Таганрогский автомобильный завод (ТагАЗ) и др. В конце мая 2006 г. сразу два крупных зарубежных концерна, немецкий концерн

"Volkswagen" и международная компания "General Motors", подписали соглашения с российским правительством об организации сборочных производств в России. Похоже, это последние компании, которые сумели извлечь пользу из льготного режима промышленной сборки, от которого Россия должна отказаться до середины 2006 г. (из-за окончания переговоров по присоединению к Всемирной торговой организации).

Производство автокомпонентов является важной частью мирового автопрома, например, в США в этом секторе создается около 50% добавленной стоимости отрасли.⁴ Если учесть сроки действия указанных инвестиционных соглашений, то особое внимание со стороны иностранных компаний, разрабатывающих в России свои сборочные проекты, будет уделяться вопросу развития в стране производства комплектующих. Например, условием строительства завода "Ford" в г. Всеволожске было доведение локализации производства к 2007 г. до 50% в себестоимости. В инвестиционном соглашении между московским правительством и компанией обговаривается, что "Renault" должна достичь 40% локализации в течение 4 лет.

Все компании, собирающие иномарки в России, сталкиваются с проблемой поиска местных поставщиков, способных обеспечить приемлемое соотношение цены и качества. В этой связи можно отметить деятельность "DaimlerChrysler" и "Volkswagen" на китайском рынке, который становится все более значимым для этих западноевропейских компаний. Эти марки автомобилей отличается высокое качество, которого стремятся придерживаться предприятия по всему миру, и в данном случае качество - это качество комплектующих, из чего сделан автомобиль. Сегодня китайская автомобильная промышленность располагает достаточным количеством производителей качественных комплектующих, что позволяет существенно снизить себестоимость и повышать конкурентные преимущества.

В России, в отличие от Китая, на данный момент иностранные автопроизводители взаимодействуют всего лишь с несколькими российскими предприятиями, выпускающими в основном дополнительное оборудование, - они специализируются на производстве довольно простых компонентов с ма-

лой добавленной стоимостью, таких как стекла (закупаются у Борского стекольного завода), брызговики и подушки для сидений (закупаются у "ЗИЛа"), резиновые коврики в салон, детали из пластика, штампованные детали и др. В этой ситуации иностранные автопроизводители находятся в затруднительном положении - с одной стороны, они будут стараться выполнять программу локализации производства, а с другой - поддерживать качество собранных автомобилей на определенном уровне.

В идеальном случае российские производители автокомпонентов должны следовать стратегии, при которой происходит постепенное интегрирование в систему поставок сырья и материалов для иностранных автоконцернов. Но на данный момент почти нет местных производителей, которые бы удовлетворяли жесткие требования иностранных производителей. Во-первых, качество российских автокомпонентов сильно отличается от стандартов зарубежных автопроизводителей. Во-вторых, у отечественных производителей отсутствует практический интерес к западным заказам. Дело в том, что планы совместных сборочных производств в первые годы работы предусматривают минимальные объемы выпуска автомобилей - как правило, около 20 000 - 30 000 машин в год и небольшим местным производителям запасных частей, узлов и агрегатов просто невыгодно, а зачастую проблематично инвестировать значительные средства на переоборудование предприятий. К тому же, по данным Национальной ассоциации производителей автокомпонентов (НАПАК), средняя рентабельность производства в России автокомпонентов на 2004 г. составляла только 3%.

Исходя из того, что за период действия инвестиционных соглашений для промышленной сборки на российских предприятиях практически невозможно будет наладить производство широкой номенклатуры качественных комплектующих, усилия западных автомобильных концернов, вероятно, будут направлены на привлечение в Россию крупнейших европейских производителей автокомпонентов. Примеры прихода в Россию европейских производителей на данный момент пока немногочисленны - так, активны производители автомобильных шин (немец-

кая компания "Continental", финская "Nokian Tyres" и французская "Michelin"), немецкие фирмы "Robert Bosch GmbH" и "Knorr-Bremse" выпускают зажигательные свечи и тормозные системы, а компания "Delphi" намерена наладить в России производство амортизаторов, передних стоек и аккумуляторных батарей. Однако большинство ведущих западноевропейских производителей комплектующих ("Johnson Controls Inc.", "TRW Inc.", "Banteler AG", "Sagem", "Visteon", "Delphi", "Robert Bosch GmbH", "Henkel" и др.) пока не спешат принимать окончательные решения о строительстве крупномасштабных производственных мощностей и процесс изучения особенностей российского рынка может затянуться на несколько лет. Производство сложных автокомпонентов является наукоемким процессом, требующим от предприятий-производителей высокой степени специализации в конкретных областях. Таким образом, стимулом к такой специализации является значительная доля в выпуске отрасли массовых унифицированных компонентов, применяемых большинством производителей т.е. унификация некоторых деталей. А это в какой-то степени может повлиять на приход мировых производителей комплектующих в Россию. Но исследования и опросы руководителей компаний в сфере автомобильной промышленности показывают, что страны Центральной Европы (прежде всего Польша, Венгрия, Чехия, Словакия) и Китай пока остаются главными странами вложения инвестиций.

В конечном итоге для России все будет зависеть от двух факторов: во-первых - насколько проекты "Ford", "Toyota", "BMW" и "Renault" окажутся успешными и когда "DaimlerChrysler" и "Volkswagen" наконец примут окончательное решение о строительстве своих заводов; во-вторых - какие законодательные меры примет правительство для интенсификации этого процесса. По мнению автора, о масштабных инвестициях в производство компонентов для зарубежных автоконцернов в России можно будет говорить лишь после того, как заводы заработают на полную мощность (по оценкам автора, около 400 000 машин в год).

Несмотря на возникающие трудности и противоречия, автомобильный бум в России продолжается. Так, с 2002 г. совокупные

инвестиции в сборку зарубежных автомобилей ("Ford", "GM - АвтоВАЗ", "Renault", "Северсталь - Авто" и "Иж-Авто") составили 1,15 млрд долл. Компания "GM - АвтоВАЗ" увеличила производство своей продукции на 164%, доведя его почти до 60 000 машин, американский автопроизводитель "Ford" и французская компания "Renault" в настоящее время удваивают свои производственные мощности в России соответственно до 50 000 (рост составил 83% по сравнению с 2004 г.) и 60 000 автомобилей в год. Наряду с "Volkswagen" и "DaimlerChrysler" интерес к производству своей продукции в России проявляют также японские компании "Nissan" и "Mitsubishi". Ниже автор кратко проанализирует деятельность ведущих западноевропейских автомобильных концернов в России и определит перспективы их развития на российском рынке в 2006 - 2007 гг.

1. "Volkswagen"

Немецкий концерн "Volkswagen", высоко оценивая потенциал российского рынка, уже на протяжении шести лет внимательно анализирует возможности строительства сборочного завода в России. Еще в 1999 г. компания достигла предварительной договоренности с российским предприятием "Техмаш" (г. Орел) о совместном производстве модели "Vora", которое предусматривало вложение с немецкой стороны в данный проект порядка 250 млн евро. В середине 2002 г. госсекретарь Союзного государства России и Белоруссии П. Бородин заявил, что "Volkswagen" проведет переговоры по организации сборочного производства своих автомобилей в Татарстане. В октябре 2002 г. ОАО "УАЗ" заявило о своих планах начать производство автомобилей "Volkswagen" с середины 2004 г. Но и это намерение концерн не осуществил, продолжая переговоры относительно создания в России собственного автозавода. В 2004 г. начался переговорный процесс компании с правительством Московской области относительно строительства автозавода в Ступинском районе. "Volkswagen" планировал создать производство автомобилей и автокомпонентов примерно по той же схеме, которую осуществила в России компания "Ford". В России "Volkswagen" намерен производить первоначально 50 000 автомобилей в год, а к 2009

г. предполагается постепенное увеличение объемов производства до 200 000. В начале 2005 г. "Volkswagen" продолжал консультативные переговоры с правительством Московской области в отношении реализации возможного проекта в г. Ступино (с 2003 г. зарезервирована площадка для завода), при этом федеральные чиновники пытаются создать наиболее благоприятные условия для прихода немецкого автопроизводителя. Власти Московской области предполагали создание для концерна особой экономической зоны - концерн смог бы рассчитывать на возможность беспрошльного ввоза комплектующих и оборудования, 4%-ное снижение налога на прибыль и льготы по налогу на имущество, что серьезно может снизить издержки производства. Эксперты считают, что скорость окупаемости проекта (если исходить из того, что его мощность составит 50 000 машин в год) в таком случае могла бы сократиться примерно в два раза.

В начале ноября 2005 г. немецкий автопроизводитель в очередной раз приостановил переговоры об организации сборочного производства на территории России, но продолжает рассматривать вопрос о строительстве завода в России. Главной причиной является то, что власти Московской области не выполнили основное условие немецкого концерна - не подали заявку на организацию особой экономической зоны.⁵ Федеральные чиновники были против организации ОЭЗ для "Volkswagen", так как уже пришедшие в Россию компании "Renault", "Toyota", "Ford" таких преференций получить не могут. Их заводы уже работают ("Renault" и "Ford") или строятся ("Toyota"), а ОЭЗ открываются только под новые проекты. Другая причина задержки принятия решения о строительстве завода состоит в том, что немецкий автоконцерн пытается добиться от российского правительства отмены закона, который ограничивает ввоз деталей для сборки после трех лет работы завода. По некоторым оценкам, "Volkswagen" может вернуться к старому варианту организации сборочного производства в России - Елабужский автомобильный завод (Татарстан), при том что республика в конце ноября 2005 г. получила статус особой экономической зоны.

По информации на конец мая 2006 г., Министерство экономического развития и

торговли и немецкий концерн "Volkswagen" подписали соглашение, в соответствии с которым будет построен завод на территории Калужской области. Общий размер инвестиций в проект может превысить 400 млн евро, производительность завода будет около 115 тыс. машин в год, а на предприятии будут собирать автомобили марки "Volkswagen" и "Skoda". Между тем, по мнению специалистов, чтобы немецкие автомобили стали по-настоящему конкурентны на российском рынке, они должны быть не менее, чем на 20% дешевле тех, что выпускаются в Германии, и примерно на 10% дешевле машин, сходящих с конвейеров в восточноевропейских странах.

Строительство завода в Калужской области начнется летом 2006 г., при этом первые машины сойдут с конвейера уже в конце 2007 г. (первым выпускаемым автомобилем станет "Skoda Octavia"). Затем начнется подготовка к переходу на полный цикл, и в начале 2009 г. начнется полноценное производство. Со временем в России будут производиться штампованные кузовные детали, отделочные материалы, сиденья и приборные панели (при этом двигатели и коробки передач будут поступать из Западной Европы).

На привлечение компании "Volkswagen" претендовал около десятка регионов, среди которых были Владимирская, Свердловская и Ярославская области, подмосковное Ступино, а также лидер по количеству автопроизводств – Ленинградская область. Но Калужская область привлекательна тем, что в ней действует закон о поддержке инвестиционной деятельности, по которому предоставляются льготы по налогу на имущество, налогу на землю, а также освобождается от налога на прибыль доход, инвестируемый в производство. Кроме того, регион подводит к площадке все необходимые коммуникации – электричество, воду и газ. К этому необходимо добавить и выгодное географическое положение – регион находится практически рядом с Москвой.

В 2005 г. новые автомобили под всеми марками "Volkswagen" в совокупности заняли по продажам лишь шестое место на российском автомобильном рынке, намного уступив "Hyundai", "Daewoo", "Toyota", "Mitsubishi" и "Ford".

Общий объем продаж автомобилей марки "Volkswagen" через официальных дилеров (легковых и коммерческих) на российском рынке за 2005 г. составил 13 911 автомобилей (в 2004 г. – 8 866 шт.).

2. "BMW"

В отличие от концерна "Volkswagen", который наряду с торговой сферой намерен создать более "глубокое" производство (включая выпуск автокомплектующих), немецкий автоконцерн "BMW" занимается только сборкой своих моделей в Калининградской области с последовательным расширением дилерской сети в российских регионах.

На автосалоне в Женеве в 1998 г. немецкий автоконцерн публично объявил о намерении организовать совместное производство в России. И несмотря на временное ухудшение ситуации в стране, в апреле 1999 г. "BMW" подписал соглашения о сотрудничестве с двумя российскими предприятиями "Автотор" и "Витал". Подписанные договоры охватывают две обширные сферы: сборку автомобилей и организацию общенациональной дилерской сети с развитой сбытовой программой. Компания собирает машины преимущественно из импортных деталей, пользуясь льготами на основании закона "Об особой экономической зоне в Калининградской области". Таким образом, компания "BMW" стала первой из западных автомобилестроительных предприятий, пришедших в Россию и отличающихся производством автомобилей класса "премиум".

По утверждению руководства концерна, в ближайшие годы не планируется ни создание собственного производства в России, ни покупка российской доли в компании "Автотор", сотрудничество с которой на данный момент приносит хорошие результаты. Стороны заинтересованы в первую очередь в том, чтобы по-прежнему работать в рамках договоренностей, на которых было основано производство в Калининграде. По данным Счетной палаты, только освобождение от таможенных платежей позволило "Автотору" сэкономить более 2,4 млрд руб. в 2001 – 2003 гг., а разница в цене между автомобилем, произведенным в Калининграде и ввезенным из Германии, составляет 12%.⁶

Так, в 2005 г. продажи "BMW Group" (включая "Автотор") в России продолжали демонстрировать положительную динамику. Российские дилеры передали клиентам концерна 6 678 автомобилей "BMW" и "MINI", а продажи были увеличены на 33% по сравнению с аналогичным периодом 2004 г. (5 001)⁷.

3. "DaimlerChrysler"

Российское ЗАО "ДаймлерКрайслер Автомобили РУС" (100% иностранного капитала) было создано в 1994 г. как дочерняя компания концерна "DaimlerChrysler AG" (на момент основания - "Daimler-Benz AG") в России, при этом стало первой иностранной автомобильной компанией, открывшей представительство на территории России. Оно занимается продвижением марок "Mercedes-Benz" (легковых, внедорожных, грузовых, малотоннажных автомобилей и минивэнов), "Maybach", "Chrysler", "Jeep", а с 2006 г. - "Dodge".

В мае 2005 г. председатель правления "DaimlerChrysler AG" Ю. Шремп после встречи с президентом В. Путиным сообщил о возможном запуске в России предприятия по производству автомобилей марки "Mercedes". По предварительным планам, автомобильный концерн собирался приступить к созданию первого собственного предприятия в Ленинградской области уже в начале 2006 г. (власти зарезервировали для компании 100 га земли в Шушарах - неподалеку от строящегося завода "Toyota"). На новом заводе из комплектующих предполагалось производство легковых автомобилей "Mercedes" (классов С, Е и S), "Chrysler" ("Dodge") и внедорожников "Jeep". В среднесрочной перспективе завод мог бы производить до 30 000 автомобилей в год, а инвестиции оценивались примерно в 100 млн долл.

Для "DaimlerChrysler" создание в России сборочного производства преследует следующие цели:

1) стать достойным конкурентом "BMW" в сегменте "премиум", который уже второй год обходит "Mercedes" по продажам в России. Стратегия "Mercedes" на всех мировых рынках включает удержание разницы в цене между ее автомобилями и "BMW" не более 5 - 10%, а сейчас на российском рын-

ке она составляет более 15%. Это является еще одной причиной, которая может дополнительно толкнуть "Mercedes" к ускорению принятия решения о строительстве местного сборочного производства;

2) компания могла бы реализовать часть автомобилей государственной администрации, так как они производятся непосредственно в России;

3) строительством завода немецкая компания "DaimlerChrysler" придерживается стратегического курса присутствия на растущих рынках. Российский автомобильный рынок является одним из наиболее быстро растущих и перспективных в мире со 144-миллионным населением. В то время как на устоявшихся рынках Западной Европы и Северной Америки автопром практически не может рассчитывать на какой-либо рост, в России перед ним открываются широкие перспективы.

В начале ноября 2005 г. автомобильный концерн "DaimlerChrysler" временно приостановил переговоры о строительстве завода по производству легковых автомобилей в России. По словам представителей автоконцерна, на данный момент рамочные условия с российским правительством не могут быть признаны удовлетворительными - основными проблемными вопросами являются предоставление налоговых и таможенных льгот.⁸ В частности, компания "DaimlerChrysler" требует для себя особых условий, предполагающих беспошлинный ввоз пяти - шести основных узлов автомобиля с последующей сборкой. Но это положение противоречит принятому в апреле 2005 г. Постановлению Правительства о промышленной сборке, которое позволяет ввозить автокомпоненты, одновременно накладывая на инвесторов ряд ограничений.⁹ Фактически "DaimlerChrysler" хочет использовать модель, предоставленную компанией "BMW" в г. Калининграде, - сборку автомобилей из крупных узлов и их беспошлинный ввоз на территорию России.

В частности, германский концерн собирался на новом предприятии начать выпуск представительского "Mercedes" S-класса (их планировалось собирать от 700 до 1000 в год). Но при предварительном согласовании инвестиционного соглашения с

МЭРТ именно по S-классу у чиновников и представителей "DaimlerChrysler" мнения разошлись. Это высокотехнологичный автомобиль, поэтому часть электроники и других узлов должна монтироваться еще в Германии, поскольку в России невозможно обеспечить нужное качество. Но Постановление о промышленной сборке четко ограничивает исчерпывающий список автокомплекующих, которые ввозятся беспошлинно или по 3%-ной ставке вместо 15%. Частично собранные узлы для "Mercedes" S-класса под действие этого постановления не подпадают, а значит, невозможен дающий экономию режим "промышленной сборки"¹⁰.

Как видно, "DaimlerChrysler" из своего модельного ряда выбрала для сборки в России не самые дешевые и популярные автомобили. Это объясняется тем, что инвестор, стремясь быстрее вернуть вложенные деньги, организует производство дорогой модели, которая даже при малых объемах производства позволит быстро окупить вложенные инвестиции.

Концерн "DaimlerChrysler" в 2005 г. реализовал в России 4 848 автомобилей (4 029 за аналогичный период 2004 г.), в том числе 3 272 легковых "Mercedes", из них лидером продаж был E-класс (1 203 шт.), затем C-класс (974 шт.) и S-класс (490 шт.)¹¹.

4. "Renault"

ОАО "Автофрамос" было создано 2 июля 1998 г. на паритетных началах как совместное предприятие французской компании "Renault" и правительства Москвы (на конец октября 2005 г. доля "Renault" в ОАО "Автофрамос" составляла 93,41%). Предприятие осуществляет коммерческую и промышленную деятельность по производству и реализации автомобилей "Renault" на территории России (в завод входят кузовное, окрасочное и сборочное производства). Для производства модели "Logan" "Renault" инвестировала 250 млн долл., что является самой крупной прямой иностранной инвестицией в автомобильный сектор России.

В 2004 г. компания "Renault" продала 16 126 автомобилей в России (на 42% больше, чем в 2003 г.), а в целом за период 1998 - 2004 гг. продажи компании в России уве-

личились в 14 раз. Положительные результаты деятельности привели к тому, что она стала лидером по продажам среди других европейских автомобильных компаний в России. В 2005 г. продажи "Renault" выросли на 81% по сравнению с тем же периодом 2004 г. и составили 29 177 автомобилей, а с начала коммерческого запуска "Renault Logan" на российском рынке в середине 2005 г. было реализовано более 7 000 автомобилей¹².

К концу 2006 г. СП "Автофрамос" предполагает выйти на проектную мощность в 60 000 автомобилей в год, а цель компании - продавать 100 000 к концу 2008 г. Но, по мнению экспертов, оптимальный объем продаж оценивается в 60 000 - 80 000 автомобилей в год и заявление об удвоении производства носит декларативный характер, что поможет компании проще добиться присвоения статуса промышленной сборки. По примеру компании "Ford" (в 2002 г. при открытии завода проектной мощностью 25 000 машин в год компания сразу заявила о перспективах ее увеличения до 100 000, при этом решение было принято только в 2005 г.) увеличение объемов производства для "Renault" будет возможно, только если спрос значительно превысит предложение.

По данным анализа, можно сделать некоторые выводы. Так, если компания "BMW" в 1999 г. смогла наладить сборочное производство, сотрудничая с российскими партнерами, то в 2005 г. другие потенциальные инвесторы в российский автопром, компании "DaimlerChrysler" и "Volkswagen", пытаются добиться максимально выгодных для себя условий деятельности. Данные о годовых продажах автопроизводителей ("DaimlerChrysler" в 2004 г. продал около 5 000 автомобилей, а "Volkswagen" - 8 000) говорят, что они невелики для такого рынка, как Россия. Поэтому для них главным вопросом является снижение себестоимости производства в России, чего можно добиться, лишь получив существенные льготы для строительства заводов. С одной стороны, правительство добивается создания одинаковых условий работы для всех автопроизводителей, а с другой - должно создать особые условия для некоторых из них, при этом не ущемляя уже работающих автопроизводителей в России. В

конечном итоге все будет зависеть от способности сторон найти наиболее компромиссное решение возникающих вопросов, при этом российское государство получит первоклассных инвесторов и сотни миллионов долларов вложений, а немецкие автоконцерны - огромный и ненасыщенный российский автомобильный рынок. По всей видимости, в скором времени немецкие автомобильные концерны накопят необходимую информацию об особенностях инвестиционного климата и перспективах ведения бизнеса в России и, по оценкам автора, в 2006 - 2007 гг. примут стратегическое решение для дальнейшего освоения российского автомобильного рынка.

По мнению автора, западноевропейские компании в среднесрочной перспективе будут использовать в основном три модели прихода в Россию с целью организации сборки своих автомобилей - создание совместного предприятия (СП) с российским партнером, строительство собственного завода или сборку автомобилей на российских автомобильных заводах ("Автофрамос", "ЕлАЗ", "ГАЗ" и др.).

По региональному признаку наиболее перспективными и вероятными направлениями для строительства предприятий будут следующие:

1) Ленинградская область - выгодное географическое расположение для западноевропейских компаний, что отразится на снижении транспортных расходов; сформированная промышленная зона с развитой инфраструктурой, в которой действуют такие компании, как "Toyota", "Ford", "Nokian Tyres", "Bosch" и др.; имеется заинтересованность со стороны местных властей;

2) Калининградская область - статус свободной экономической зоны, что предполагает получение налоговых и таможенных льгот;

3) Татарстан - на Елабужском автомобильном заводе уже проводилась отверточная сборка автомобилей "Chevrolet Blazer" американской компании "GM"; на территории предприятия имеется много свободных площадей, которые могут быть проданы или

отданы в аренду (предприятие может передать под производство пустые корпуса с инфраструктурой площадью более 100 000 кв.м); имеется заинтересованность со стороны местных властей; в конце 2005 г. Елабуга получила статус ОЭЗ.

Преимуществами вышеуказанных районов смогут воспользоваться не только потенциальные западноевропейские инвесторы, но и американские и азиатские, оформив три важнейших автомобильных центра в России. От прихода крупных иностранных автопроизводителей и производителей комплектующих выиграет не только российская экономика в целом (создание новых рабочих мест, увеличение поступлений от налогов, развитие инфраструктуры в регионах, а также ускорится процесс обновления автомобильного парка страны), но и российские покупатели, которые получают качественный автомобиль по приемлемой цене.

Примечания:

¹<http://www.vz.ru/top2/>.

²<http://www.inopressa.ru/businessweek/2005/11/08/11:51:09/avtovaz>.

³Ведомости, сентябрь 2005, стр. А1.

⁴Ведомости, № 120, июль 2005, А2.

⁵<http://www.vzglyad.ru/economy/2005/11/3/11722.html>.

⁶<http://www.finansmag.ru/offline/num110/avtofinansi/16420>.

⁷http://www.bmw.ru/russian/news/news/default.asp?cont=content.asp&query=pageID_232.

⁸<http://www.newsru.com/arch/finance/03nov2005/auto.html>.

⁹<http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2005/10/05/97880>.

¹⁰<http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2005/12/05/100369>.

¹¹http://www.daimlerchrysler.ru/dc_russia/html.

¹²<http://www.renault.ru/ru/about/avtoframes/history>.