



Пережить лето



Уже больше месяца крупнейшие дилеры "АвтоВАЗа" продают Lada по ценам ниже рекомендованных, делясь с покупателями своей прибылью. Завод не вовремя повысил цены, говорят они.

Успехи продаж Lada в первой половине года вдохновили "АвтоВАЗ" на повышение цен на весь модельный ряд: за первое полугодие они повысились на 4,4% в три захода. Но последнее повышение, на 1,46% с 9 июня, рынок не воспринял, рассказали несколько дилеров. Опасаясь затоваривания, дилеры оставили цены на прежнем уровне, хотя отпускная цена завода для них выросла.

Так, Lada Priora в одной из минимальных комплектаций, рекомендованная цена на которую составляет 289435 руб., у крупнейших московских дилеров стоила от 283500 до 285000 руб. Lada 2107 ("классика") с рекомендованной ценой 145255 руб. - от 153000 до 159000 руб. В Тольятти все Lada за неделю подешевели на 1000-2000 руб., сообщило агентство Lada-online. Цены снижаются только в Москве и Тольятти, говорит президент холдинга "Автотрейд" (сеть региональных автосалонов) Владимир Яркин, до регионов эта тенденция не дошла.

До рекомендованных цены не доходят у большинства московских дилеров, уточняют несколько продавцов автомобилей. Маржа дилера в среднем составляет 4-5,5%, говорит один из собеседников, а с учетом того, что часть автомобилей покупалась у завода по майским ценам, потери дилеров с каждой машины по сравнению с обычной ситуацией составляют 1-2%.

Причина низких цен - в сезонном летнем снижении спроса, считает руководитель управления марки Lada компании "Автомир" Владимир Доровских. По данным одного из дилеров, в Москве в мае было продано 7519 автомобилей, в июне - 6865, а в июле удалось продать только 5600-5700.

На "АвтоВАЗе" о проблеме знают, но относятся к инициативе дилеров спокойно. "Продажи в июле всегда ниже, чем в другие месяцы, а повышение цен спрос никогда не стимулирует", - признает сотрудник управления сбыта "АвтоВАЗа". В нынеш-

нем июле завод продал 57000-58000 автомобилей (в июле успешного 2007 г. завод продал 62200 машин), говорит он и сообщает, что товарные запасы автомобилей на площадках "АвтоВАЗа" и дилеров - около 65000. Это меньше нормы, составляющей 70000 автомобилей, и автозавод хочет довести запасы до 75000, говорит он, а спад продаж "АвтоВАЗ" наверстает в сентябре.

Дилеры тоже на это надеются: если "АвтоВАЗ" цены не повысит, то осенью спрос снова придет в норму и цены вырастут до рекомендованных, обещают Доровских и замгендиректора "Элексполюса" Василий Цеханович. В ближайшие несколько месяцев цены расти не будут, заверил источник в сбыте "АвтоВАЗа".

Гендиректор "Уздэавто-Саратов" (дистрибутор Daewoo в России) Тохир Жалилов знает, что цены растут на все иномарки, в том числе конкурентов Lada. Daewoo Nexia (от 251000 руб.) подорожала в мае на 5000 руб., и Жалилов не

исключил, что цена вырастет еще: виноват рост цен на металл и комплектующие.

По данным аналитика ИК "Капитал" Павла Шелехова, рост цен на металлы для автопрома с января этого года составил около 70%. "АвтоВАЗ" попадает в сложную ситуацию, говорит аналитик "Ренессанс капитала" Эдуард Фаритов: его затраты на металлы, комплектующие, рабочую силу растут, а цены повышать просто нельзя - сейчас Lada покупают по большей части из-за временного дефицита автомобилей у конкурентов.

"АвтоВАЗ" сообщил, что в августе выпустил в дополнение к заданию на месяц 3348 автомобилей и автокомплектов. Для этого на заводе были введены дополнительные суботные смены. "За счет увеличенного объема производства в августе были пополнены дилерские запасы, обеспечивающие потребителям выбор автомобилей по моделям, комплектациям и цветам", - говорится в пресс-релизе компании.

Глеб Столяров, Ведомости



Отечественный производитель автомобилей съезжает на обочину рынка



Автолюбителей, считающих себя продвинутыми, можно разделить на два клана — по их отношению к отечественному автопрому

Агрессивно настроенная половина считает, что производство российских машин следует немедленно прекратить, а все автозаводы перевести на сборку иномарок по лицензии. Более умеренное крыло утверждает, что ничего с нашим автопромом делать не надо — сам скоро загнетса. Последние, похоже, накаракали.

Поверхностный взгляд на сухие цифры статистики может вызвать оптимизм. Так, по данным «АСМ-Холдинга», за первые шесть месяцев 2008 года с конвейеров российских автозаводов сошло более 723 800 легковых автомобилей, что на 19,9% больше, чем за тот же период прошлого года. Однако если вглядываться в цифры более внимательно, становится ясно, что большинство автозаводов за год серьезно сдали свои позиции. Примерно на 15% снизилось производство легковых машин на ГАЗе — завод выпустил всего около 15 000 «Волг». Примерно столько же было сделано «уазиков» — это на 5,5% меньше, чем годом ранее. Почти такие же темпы спада производства (14%) на Ижевском автоза-

воде — «ВАЗ-2104» было выпущено около 30 000 штук. Однако рекорд установил серпуховский завод, изготовив всего 600 автомобилей «Ока» (это 25% от прошлогоднего количества). Один лишь АвтоВАЗ смог продемонстрировать положительную динамику: увеличив выпуск машин на 10%, он доказал, что марка Lada в нашей стране действительно является народной.

Прирост производства легковых автомобилей происходит лишь за счет увеличения объемов сборки западных моделей. Иностранцы выдали «на-гора» почти 300 000 машин, что на 45% больше, чем годом ранее. Темп, с которым западные марки нашего производства захватывают российский рынок, с каждым годом набирает обороты. Так, если в 2005 году доля собранных иномарок в России составляла 14,8%, то в 2006 году — уже 23,7%, в 2007-м — 33,9%, а по итогам первых шести месяцев 2008 года цифра составила уже 41%.

Нельзя сказать, что эту экспансию никто не предвидел. Вот только боялись совсем другого —

импорта, в первую очередь дешевых машин китайского производства. Даже пытались этому как-то воспрепятствовать: несколько лет назад была дана негласная установка — под любым предлогом отказывать в сертификации продукции китайского автопрома. В конце марта нынешнего года была прекращена сборка китайских моделей Chery на калининградском предприятии «Автотор». По официальной версии — из-за слабого доллара, хотя эксперты утверждают, что просто заводу отказали в квотах на беспошлинный ввоз комплектующих для сборки китайских автомобилей. А в начале августа Комитет экономического развития, промышленной политики и торговли (КЭРППиТ) при правительстве Санкт-Петербурга утвердил проект объединенной санитарно-защитной зоны для промплощадки «Шушары-2». Согласно ему, совокупно возможный объем выпуска автомобилей на этой площадке не может превышать 500 000 машин в год без ущерба для экологии. И это при том, что два автосборочных завода

уже работают и еще два строятся. К сожалению, все действия наших властей (порой неуклюжие) в попытке защитить отечественный автопром — лишь реакция на уже сложившуюся ситуацию, они не носят превентивный характер. Так что будущее наших автомобильных заводов довольно туманно.

384,5 тысячи автомобилей собрано на АвтоВАЗе за первое полугодие. Это почти половина от общего автопроизводства в стране.

Рост автопродаж опережает рост производства легковых автомобилей. Если производство выросло на 19,9%, то продажи за это же время — на 34,5%. В абсолютных цифрах выпущено 723 800 легковых автомобилей, а продано — 1,4 миллиона, почти в два раза больше. По оценкам экспертов, в ближайшее время темпы роста производства иномарок продолжат расти, а темпы роста продаж — снижаться. Таким образом, импортированные иномарки станут все больше замещаться собранными в нашей стране.

МК