

Опубликовано 23 апреля, 2019 - 08:59

Над нижегородским автозаводом нависла тень



Администрация США, похоже, намерена похоронить российский автопром. Под ударом оказался последний полностью независимый от иностранцев отечественный гигант — «Группа ГАЗ». Из-за угроз американцев поставщики могут прекратить сотрудничество с российской компанией, и 6 июля разделит жизнь завода на «до» и «после».

## История вопроса

Российский автопром все больше напоминает судьбу отечественного гражданского авиастроения — стратегическая отрасль может потерять не только позиции на рынке, но и компетенции в разработке и производстве коммерческого транспорта, на котором специализируется «Группа ГАЗ».

Уже более года со времени попадания в черный список Минфина США над компанией сгущаются тучи. Отметим, что единственный крупный российский производитель колесной техники оказался в зоне риска лишь по прихоти американских политиков. Компания, акционером которой является Олег Дерипаска, попала под санкции США 6 апреля 2018 года. После публикации так называемого кремлевского списка. По версии США, его фигуранты якобы несут персональную ответственность за предполагаемое вмешательство Москвы в ход выборов в США и другие якобы «злонамеренные действия» России. И хотя ни один из таких фактов вмешательства доказан не был, всех рабочих завода наказали из-за агрессивной позиции нескольких конгрессменов-русофобов.

«Санкции отражаются на работе компании. Сейчас трудное время», — признал Олег Дерипаска во время недавнего визита на завод в Нижнем Новгороде. По его словам, 6 июля может буквально стать последним днем работы предприятия. Если завод не сможет вернуться к нормальной работе после этой даты, то шансов на выживание у него нет, добавил он. Именно в этот день истекает срок продленных лицензий и санкции вступят в полную силу.

Озабоченность владельца предприятия можно понять. Опасаясь вторичных санкций США, работать с ГАЗом перестали некоторые поставщики и партнеры. Например, законсервировал сборочную линию на ГАЗе концерн Daimler. Кроме этого, усилили давление банки-кредиторы, усложнились межстрановые финансовые отношения в экспортной деятельности предприятия. Чтобы спасти завод и сохранить десятки тысяч рабочих мест, основной акционер готов отказаться от контроля над компанией, а руководство компании предложило правительству план спасения предприятия.

## Спрос на соцтехнику

В конце марта руководство ГАЗа направило письмо с конкретными предложениями о вариантах поддержки отрасли и завода вице-премьеру Дмитрию Козаку. В нем речь не идет о прямой финансовой помощи. Руководители завода просят о стимулирующих мерах господдержки автокомпонентной отрасли и субсидировании потребителей социальной техники, которую производит ГАЗ. В первую очередь речь идет о покупке школьных автобусов,

автомобилей скорой помощи, в которых остро нуждаются регионы нашей страны и которые пользуются большим спросом в муниципалитетах. Надежные и недорогие автомобили с логотипом фирменного оленя на капоте популярны и среди коммерсантов.

— Наша компания много лет использует исключительно автомобили марки ГАЗ, — отметил представитель транспортной компании ООО «ЛТК-НН» Виталий Бочкарев. — Они привлекают своей универсальностью, возможностью надстроить автомобиль таким образом, чтобы он соответствовал нашему виду деятельности. И немаловажно — это доступная цена по сравнению с зарубежными аналогами. На протяжении всего периода эксплуатации мы отслеживаем историю развития компании ГАЗ. За 20 лет эксплуатации машины стали более комфортабельными, надежными и продолжают развиваться. В производстве современных автомобилей ГАЗ используется много импортных компонентов. Если завод попадет под санкции, это оттянет назад развитие нашей автопромышленности, а также ударит по бизнесу предпринимателей — владельцев техники марки ГАЗ. Мы очень надеемся, что наш любимый завод не попадет под санкции и будет продолжать радовать нас техническими новинками. Если придется пересест на иномарки, наши затраты увеличатся на 30–40%. Стоимость иномарок начинается от 2 миллионов в минимальной комплектации. За эту цену можно приобрести автомобиль ГАЗ с нужными надстройками и в богатой комплектации. Также важную роль играет наличие запчастей и невысокая стоимость технического обслуживания.

В этой ситуации закупки техники — не благотворительность в адрес санкционной компании. Кроме того, урезанные правительством РФ программы автопрома распределяются между всеми производителями. Например, в программах государственных закупок наравне со всеми могут участвовать и иностранные автомобильные марки, включая американский «Форд» и др. И это не глупая шутка, а факт!

#### Под грузом долга

Вторая часть предложений ГАЗа касается субсидирования кредитов. К сожалению, сегодня ключевой задачей ЦБ является низкая инфляция, а не рост российской экономики. Из-за этого кредитные ставки в нашей стране зашкаливают по сравнению с другими странами. К примеру, в начале года в РФ средняя ставка по ипотеке была более 10%, в КНР — 5,7%, в США — 4,8%, в ЕС — 2,3%. То же самое можно сказать и о секторе корпоративного кредитования. Дорогие ссуды позволяют промышленным предприятиям в лучшем случае только оставаться на плаву, многим не до развития и модернизации. Недорогие инвестиционные займы никто давно не выдает.

При этом мировые западные производители, работающие в России, берут за рубежом кредиты от материнских структур на инновационные технологические проекты практически по нулевой ставке. Закрытие дешевого западного финансирования из-за санкций вынуждает ГАЗ занимать на внутреннем рынке по существенно более высоким ставкам.

Именно поэтому «Группа ГАЗ» попросила государство предоставить помощь в субсидировании высоких процентных ставок. Что, к слову, является обычной практикой поддержки локальных производителей. Портфель субсидированных займов планируется увеличить из-за необходимости увеличить оборотный капитал в условиях санкционного риска. Во втором полугодии ситуация рискует ухудшиться, что может привести к снижению производства на 40%, и обслуживать кредит будет нечем. А кредиты в нашей стране стоят дорого. Ежемесячно компания выплачивает только по банковским процентам 700 млн руб.

С надеждой на авось?

— Мы пытаемся сфокусировать внимание правительства на необходимости быть готовыми к полномасштабному наступлению санкций, — сообщила вице-президент «Группы ГАЗ» Елена Матвеева. — Сегодня этой готовности в правительстве нет: мы видим избыточный оптимизм, иногда даже переходящий в русский авось. Надо понимать, что санкции затрагивают не только 40 тысяч наших сотрудников, но и предприятия наших поставщиков, партнеров, смежников, работающих в России. Известно, что одно место на автомобильном предприятии создает от 8 до 11 рабочих мест в цепочке смежников. Поэтому это риски для 300–400 тыс. человек, работающих в отрасли.

По мнению опрошенных экспертов, протекционизм в сфере промышленности является распространенным механизмом. Все развитые страны, декларирующие на словах курс на либеральную экономику, по факту защищают национальных производителей товаров. Например, США — апологет либеральной экономики и противник протекционизма — являются «чемпионом мира» по числу поданных против них исков в суде ВТО. В Корее субсидируют промышленность через систему особых экономических зон, в Китае — через систему национальных банков.

Правительство РФ еще не решило судьбу предложения ГАЗа. В аппарате Дмитрия Козака сообщили, что с учетом социальной значимости предприятия подобные обращения «тщательно рассматриваются», однако никаких решений по этому вопросу пока не принято.

«МК» будет следить за развитием ситуации вокруг «Группы ГАЗ».

Автор

Олег Басов

Автор фотографии

kpcdn\_net

Источник

<https://www.mk.ru/economics/2019/04/23/washington-nazhal-na-gaz.html>

---

**Source URL:** <http://vspro.info/article/washington-nazhal-na-gaz>