

<http://vestikavkaza.ru/analytics/Azerbaijdzanskiy-avtoprom.html>

ИА Вестник Кавказа, 5 апреля 2019 г.

Азербайджанский автопром: особенности развития отрасли от 1980-х до наших дней

Александр Караваяев, научный сотрудник Института экономики РАН

Если мировой автопром переживает сегодня не лучшие времена и на ключевых больших рынках, ощутимо падает - США и Китай. То малые и средние региональные сегменты, развивающиеся в рамках своих закономерностей - напротив, оживают. В частности достаточно перспективно выглядят точки роста - в Азербайджане, Казахстане, Узбекистане.

Выделяются три момента.

Во-первых, немало важно, что динамику этого роста инициируют, в том числе, российские компании - проект малотоннажного LCV и спецтранспорта "Группы Газ" в Азербайджане, концерн Renault-Nissan-АвтоВАЗ на предприятиях Центральной Азии.

Во-вторых, новые производства нацелены на рынки третьих стран. Конкретно - азербайджанский проект будет стимулировать рынок автоперевозок в коридоре МТК Север-Юг (МТК СЮ).

В-третьих, участие концернов РФ создает базу для внедрения в будущем оборудования беспилотных систем на российской технологической платформе. Об этом, можно говорить, уже в перспективе 10 лет. Визит делегации с главой Минпромторга Денисом Мантуровым в Баку обсудил параметры этого вектора развития для сельскохозяйственной техники. В рамках развития меморандума о сотрудничестве между Сумгаитским технопарком и "Ростсельмашем" предполагается выпуск техники , способной встраиваться в цифровые системы управления.

Азербайджанское автомобилестроение сформировано предприятиями в четырех регионах: два новых предприятия Нефтчалинского промышленного квартала, крупнейший завод в Гяндже, перспективные предприятия Гаджигабульского промышленного квартала, первый в постсоветском Азербайджане автосборочный завод в Нахчыване ("NAZ-LIFAN").

Но масштаб производства пока не покрывает и 5% местного рынка. По итогам 2018 года из-за рубежа было импортировано 28,876 тысячи единиц транспортных средств (стоимостью \$641,7 млн, на 52% больше в

сравнении с 2017 годом). Для сравнения, в Казахстане рынок колеблется в районе 50-60 тыс. машин в год (в 2018 реализовано 57,9 тысячи автомобилей), что на 24,9% выше результата годичной давности. Из них, местного производства и импортных моделей, почти поровну: 51,1% - импорт, 48,9% - около 30 тыс. единиц - модели казахстанской автосборки.

Тем не менее, экономика азербайджанской отрасли определенно оживает. Местный "AzerMash" отчитался, что по итогам только двух месяцев 2019 года уже продано 500 транспортных средств - за весь 2018 год было реализовано около 1000 автомобилей. При этом, если в прошлом году 40% пришлось на покупки со стороны государственных структур и 60% - населения, то сейчас это соотношение изменилось таким образом - 15% госструктуры, и 85% - население.

Один из важнейших проектов кооперации в этой отрасли, напрямую связанный с перспективами МТК СЮ - завод в Гаджигабульском промышленном квартале на котором будет собираться линейка 12 видов современных малотоннажных российских грузовиков "Группы ГАЗ", выпуск которых намечен на второе полугодие 2020 года.

Емкость азербайджанского рынка порядка 4,5-5 тыс грузовиков в год. При этом аналитики "Группы ГАЗ" подчеркивают, что завод будет нацелен на экспорт в третьи страны: Ближний Восток, Турция и другие.

Структура инвестиций в азербайджанский автопром последних лет следующая: предприятие Khazar стоимость \$15 млн (75% - доля AzerMash и 25% - Iran Khodro) - потенциальный объем до 10 тысяч автомобилей в год с ростом до 30 тысяч. Завод AzerMash по сборке грузовиков "Группы ГАЗ" - более \$7,5 млн, в основном за счет Азербайджанской Инвестиционной Компании.

Проблема "позднего старта": конкуренция с Центральной Азией

Накануне Новруза, в ходе очередного заседания азербайджано-иранской межправительственной комиссии был подписан Меморандум между компаниями "Qartal" и "Азермаш" о совместном производстве автобусов SCANIA на территории Гаджигабульского промышленного квартала. Планируется, что предприятие будет сдано в эксплуатацию к концу 2020 года при годовой мощности 500 единиц различных марок европейских и азиатских производителей. Кроме азербайджанского рынка, производство так же, как в случае с "газелями" рассчитано и на экспорт. Наиболее предпочтительный рынок в этом плане - Центральная Азия, Ближний Восток, есть перспективы по отдельным регионам России. Однако в данной сфере высока и конкуренция. Казахстанская Astana Motors, к концу

марта начнет производство пассажирских автобусов бренда Golden Dragon на заводе в Алма-Ате.

Географическое распределение сети автопроизводителей многократно переплетается. Но есть и свои особенности: новые предприятия азербайджанского автопрома в большей степени используют технологические платформы российских (Группа ГАЗ), иранских концернов (Iran Khodro), в тоже время их партнеры в Казахстане и Узбекистане, помимо АвтоВАЗа, делали в свое время ставку на китайско-корейские альянсы и американский автопром. В частности, казахстанский производитель автомобилей Saryarka AvtoProm в прошлом году заключил инвестиционное соглашение на сумму \$1,1 млрд с Китайской национальной корпорацией импорта и экспорта машинного оборудования для производства автомобилей марок JAC, Ankai, HOWO и Hanteng.

При сходстве бизнес моделей, азербайджанские и центрально-азиатские предприятия конечно в разных "весовых" категориях. Казахстанский концерн АЗИЯ АВТО, начавший выпуск автомобилей с 2003 года, к 2014 году перешагнул за 100 тыс автомобилей. Еще более мощное предприятие, лидер центральноазиатской автопромышленности, UzDaewooAuto, функционирует более 20 лет. Под маркой Chevrolet ими было выпущено более 1 миллиона автомобилей. Успех узбекского концерна в долгосрочных соглашениях о беспошлинном ввозе и торговле легковыми автомобилями между странами СНГ. Собственно подобной моделью будут пользоваться и азербайджанские производители.

Азербайджанский автопром, можно сказать, еще стартует. Начальная специализация такова - российские модели малотоннажных грузовиков сборки AzerMash будут производиться сразу с прицелом на экспорт, модели автомобилей Peugeot 406 и Khazar в основном на емкости внутреннего рынка, в том числе в рамках госзакупок, поддерживающих отрасль (всего, у дилеров и по госзаказу продано свыше 1500 автомобилей марки Khazar). К середине года AzerMash планирует приступить к производству модели Peugeot 207 с коробкой автомат, стоимостью в дилерской сети в пределах \$10,5 тыс.

В формате крупноузловой сборки у азербайджанцев, пока, множество комплектующих импортного производства, собственно так было и у россиян. Однако процесс импортозамещения постепенно происходит и здесь. В частности, электропроводка автомобиля на азербайджанских автомобилях местного производства - ее изготовление для строительства и бытовых нужд налажено в Азербайджане еще с советских времен. Вскоре, Ethad и Азермаш на новом предприятии начнут производство широкой

линейки запасных частей, также на территории Нефтчалинского промышленного квартала, Осень 2018 года, в Баку состоялось подписание меморандума о взаимопонимании по сотрудничеству между «Азербайджанской инвестиционной компанией» и Китайской национальной корпорацией электроинжиниринга (CNEEC) - планируют налаживать выпуск шин. Один из первых для региона, постсоветских автопроектов в Азербайджане также китайский - в Нахчыванской автономии на базе местного автосборочного предприятия (NAZ) в 2010 году был построен NAZ "Lifan" (базовая мощность - 2,5 тыс. единиц в год, с ростом до 5 тыс.)

Белорусская платформа ЕАЭС: выход на рынок Турции

Самое крупное и старейшее предприятие данной отрасли Азербайджана - Гянджинский автозавод. С 2004 года, базовое и многопрофильное по сборке грузовой и спецтехники: собирают МАЗ, КАМАЗ, "Урал", тракторы "Беларус" (завершается контракт по сборке 1 тыс. единиц тракторокомплектов МТЗ, с "Гомсельмашем" заключен договор о поставке в 2019 году комплектов на 30 комбайнов).

Динамика развития этого предприятия интересна даже как зеркало советской промышленной истории - можно сказать, это детище Гейдара Алиева. В свое время завод задумывался как мощное советское предприятие по производству малотоннажных грузовиков. Однако к концу 1980-х проект не был реализован в силу факторов дезинтеграции и политических проблем - более детально об этом, в заключении.

Два наиболее интересных проекта последнего времени у предприятия, с точки зрения экспорта, связаны с Минском. В конце прошлого года Гянджинский и Минский заводы подписали стратегическое соглашение о сотрудничестве, которое открыло для них возможности создания тракторного производства в Турции. Строительство нового предприятия в провинции Кырыкала идет ускоренными темпами. Проектная мощность стандартная для региональных масштабов - от 2,5 до 5 тыс. тракторов в год.

Второй проект - высокотехнологичное производство электробусов. Подписан контракт по линии сборки этого вида автобусов с белорусским производителем общественного электротранспорта «Белкоммунмашем», несколько электробусов тестируются в городе Баку и международном аэропорту. В силу того, что белорусское предприятие ведет переговоры о поставках электробусов в Узбекистан и Казахстан - азербайджанская сборка может быть задействована на этих направлениях. Возможен интерес к электробусам на рынке Ирана, где наблюдается периодический дефицит топлива. На самом деле, это логично, учитывая, что Гянджинский

автомобильный завод является крупнейшим сборочным производством тракторов «Беларусь» и другой спецтехники на базе грузовых автомобилей «МАЗ» за пределами Евразийского экономического союза. Следующим шагом могут стать более совершенные изделия, соответствующие стандартам нового технологического уклада.

От прошлого к будущему азербайджанского автопрома

К сожалению, азербайджанскому автопрому не суждено было возникнуть в советское время, в силу ряда причин, главная из которых - отсутствие интереса у руководителей, назначенных в республике после 1985 года. Отсюда и объективная потеря темпа, последствия которого давали знать еще несколько десятилетий.

В то же время, история могла сложиться по другому. Гейдару Алиеву удалось в 1983 году выиграть аппаратную конкуренцию с руководством Украинской ССР вокруг строительства завода малотоннажных грузовиков (1,5 тонны), запланированного Минтранспортом СССР в Запорожье, точно так же, как десятилетием ранее, в 1973 удалось пробить строительство завода кондиционеров в Баку, за который тоже "боролся" и не только Киев (Министерство электротехнической промышленности СССР также планировало это производство в Запорожье). Первая попытка инициировать этот проект и добиться выделения средств была осуществлена Алиевым в ходе визита Леонида Брежнева в Баку в 1982 году. Тогда, в статусе 1-й секретаря ЦК КП республики, он предложил Генсеку задуматься о строительстве подобного завода в СССР, понятно, что Алиев лоббировал свою республику. Затем, при Генсеке Андропове, когда Алиев стал работать в Москве заместителем главы Совета Министров СССР, завод в Гяндже удалось включить в Постановление о развитии автомобильной промышленности (некий аналог нынешних нацпроектов).

Визит делегации Минавтотранспорта СССР в Баку выбрал место локализации производства в Гяндже (был вариант в Сумгаите и Нахчыване) в виду наличия там строительного треста. Первые средства из 12 миллионов советских рублей (около 1,2 млрд сегодняшних российских рублей, по оценке стоимости продукции) выделили в 1984 году, к 1985 году были построены жилые здания для персонала, мастерские, цеха. После отставки Гейдара Алиева средства не выделялись. Затем, вторую жизнь в завод вдохнули уже при Ильхаме Алиеве .

Собственно, эта иллюстрация показывает что проект "Группы ГАЗ" в Азербайджане, имеет свои исторические корни. Интересно, что коммерческие машины с горьковскими корнями в Азербайджане все-таки выпускались: в 1978 году на Бакинском заводе специализированных

автомобилей производились фургоны семейства ПАЗ-3742, базировавшиеся на узлах грузовика ГАЗ-53. Разработаны они были Павловским автобусным заводом в двух версиях: с простым изотермическим кузовом и с большим холодильником внутри. А выпуск наладили именно в Баку потому, что город был основным производителем промышленных и бытовых кондиционеров в Союзе.

Каково будущее азербайджанского автопрома? Если говорить о перспективе 20 лет, то в оптимальном сценарии, это по-прежнему связка с мировыми концернами и, прежде всего, с российскими. Основные проекты в следующем десятилетии будут ориентированы на выпуск беспилотных систем. Сегмент набирает обороты. Например, беспилотное такси-разработка "Яндекса" - уже сейчас курсирует по территории "Сколково" и Иннополиса в Татарстане. На территории Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института обкатывается беспилотный "Шатл", разработанный и произведенный "НАМИ" в сотрудничестве с КамАЗом. Успешно прошел тест-драйв другого российского беспилотного автомобиля - StarLine, который без приключений доехал от Петербурга до Казани. По результатам эксперимента, который рассчитан на три года, будет сформирован массив опытных данных. Они лягут в основу технических требований к беспилотным автомобилям.

Сейчас "беспилотники" тестируются на небольших закрытых пространствах. Следующий этап - тестирование в городах, и на трассах общего пространства с ЕАЭС и СНГ. И Азербайджан здесь сыграет свою важную роль, учитывая нарастающее сотрудничество в сфере цифровых технологий.