



ОАО «АВТОВАЗ»

Облигационный заем

5 000 000 000 рублей

Информационный меморандум

Организатор

ВНЕШТОРГБАНК



ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В ИНФОРМАЦИОННОМ МЕМОРАНДУМЕ, НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЙ. ЛЮБОЕ ЛИЦО, РАССМАТРИВАЮЩЕЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОБРЕТЕНИЯ ОБЛИГАЦИЙ, ДОЛЖНО ПРОВЕСТИ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ОАО «АВТОВАЗ» И ОСНОВНЫХ УСЛОВИЙ ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ.

ДАТА, УКАЗАННАЯ НА МЕМОРАНДУМЕ, НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В МЕМОРАНДУМЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ПОЛНОЙ И/ИЛИ ТОЧНОЙ НА ЭТУ ДАТУ. ОРГАНИЗАТОРЫ, ФИНАНСОВЫЙ КОНСУЛЬТАНТ И ЭМИТЕНТ НЕ БЕРУТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ОБНОВЛЯТЬ ИНФОРМАЦИЮ, СОДЕРЖАЩУЮСЯ В МЕМОРАНДУМЕ.

НАСТОЯЩИЙ МЕМОРАНДУМ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО В ИНФОРМАЦИОННЫХ ЦЕЛЯХ. ОН НЕ ЯВЛЯЕТСЯ СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ ДОКУМЕНТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПРЕДСТАВЛЕНИЮ В ЛЮБОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОРГАН, РЕГУЛИРУЮЩИЙ ПОРЯДОК СОВЕРШЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ С ЦЕННЫМИ БУМАГАМИ. КРОМЕ ТОГО, ВЫШЕУКАЗАННЫЕ ОРГАНЫ НЕ РАССМАТРИВАЛИ НАСТОЯЩИЙ ДОКУМЕНТ, НЕ ПОДТВЕРЖДАЛИ И НЕ ОПРЕДЕЛЯЛИ ЕГО АДЕКВАТНОСТЬ И ТОЧНОСТЬ.

ЦЕЛЬЮ ИНФОРМАЦИОННОГО МЕМОРАНДУМА И ЛЮБОЙ ПРИЛАГАЕМОЙ К НЕМУ ФИНАНСОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ СОЗДАНИЕ ОСНОВЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ КРЕДИТНОЙ ИЛИ ИНОЙ ОЦЕНКИ, И ЭТИ ДОКУМЕНТЫ НЕ СЛЕДУЕТ РАССМАТРИВАТЬ КАК РЕКОМЕНДАЦИЮ ОРГАНИЗАТОРА, ФИНАНСОВОГО КОНСУЛЬТАНТА ИЛИ ЭМИТЕНТА ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ ОБЛИГАЦИЙ. ЛЮБОЙ ПОЛУЧАТЕЛЬ ИНФОРМАЦИОННОГО МЕМОРАНДУМА ДОЛЖЕН ОПРЕДЕЛИТЬ ДЛЯ СЕБЯ ОТНОСИТЕЛЬНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В МЕМОРАНДУМЕ, И ПРИ ПОКУПКЕ ЦЕННЫХ БУМАГ ОН ДОЛЖЕН ОПИРАТЬСЯ НА ТАКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ, КОТОРОЕ СОЧТЕТ НЕОБХОДИМЫМ.

СОДЕРЖАНИЕ

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА	3
КРАТКАЯ СПРАВКА ОБ ОАО "АВТОВАЗ"	4
ОБЗОР РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА	5
Производство автомобилей в России	5
Динамика и структура потребления	6
Развитие автомобильной отрасли и государственная политика в автомобилестроении	9
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОАО "АВТОВАЗ"	13
Краткая история создания и развития	13
Менеджмент ОАО "АВТОВАЗ"	13
Акционерный капитал ОАО "АВТОВАЗ"	14
Стратегия ОАО "АВТОВАЗ"	14
Основные производственные показатели	15
Сервисно-сбытовая сеть	16
Развитие кредитных продуктов	17
Система управления качеством	17
МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ОАО "АВТОВАЗ"	19
Текущий модельный ряд	19
Новые и перспективные проекты ОАО "АВТОВАЗ"	21
ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОАО "АВТОВАЗ"	25
Финансовый обзор за 2000-2004 гг.	25
Результаты 1 квартала 2005 года	29
ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА 2004 ГОД	31
ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА 1 КВАРТАЛ 2005 ГОДА	34



ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА

В июне 2005 года ОАО «АВТОВАЗ» (далее по тексту общество) начнет размещение третьего облигационного займа объемом 5 000 000 000 рублей. Срок обращения выпуска составит 5 лет.

Средства, полученные от размещения облигационного займа будут направлены на цели замещения коротких заемных средств и на техническое переоснащение для целей расширения производства автомобилей семейства «Калина».

Ниже приводятся основные параметры третьего облигационного займа ОАО «АВТОВАЗ»:

ЭМИТЕНТ	ОАО "АВТОВАЗ"
ОБЪЕМ ВЫПУСКА ПО НОМИНАЛУ	5 000 000 000 РУБЛЕЙ
НОМИНАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ ОБЛИГАЦИИ	1 000 РУБЛЕЙ
СРОК ОБРАЩЕНИЯ	1 820 ДНЕЙ
ФОРМА, ВИД И СЕРИЯ ОБЛИГАЦИЙ	НЕКОНВЕРТИРУЕМЫЕ ПРОЦЕНТНЫЕ ДОКУМЕНТАРНЫЕ НА ПРЕДЪЯВИТЕЛЯ С ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫМ ХРАНЕНИЕМ, СЕРИИ 03
КУПОННЫЙ ПЕРИОД	182 ДНЯ
РАЗМЕР КУПОНА	1 КУПОН - ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ НА АУКЦИОНЕ В ДАТУ НАЧАЛА РАЗМЕЩЕНИЯ. СТАВКИ КУПОНОВ, ПРЕДШЕСТВУЮЩИХ ОФЕРТЕ, РАВНЫ СТАВКЕ 1 КУПОНА СТАВКИ ПОСЛЕДУЮЩИХ КУПОНОВ ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ ЭМИТЕНТОМ.
ОФЕРТА	ПРЕДВАРИТЕЛЬНО 1 ГОД, 100% ОТ НОМИНАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ
ЦЕНА РАЗМЕЩЕНИЯ	100% ОТ НОМИНАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ
СПОСОБ РАЗМЕЩЕНИЯ	АУКЦИОН ПО СТАВКЕ 1 КУПОНА
РАЗМЕЩЕНИЕ	ФБ ММВБ
ВТОРИЧНОЕ ОБРАЩЕНИЕ	ФБ ММВБ
ДЕПОЗИТАРИЙ	НДЦ
ОРГАНИЗАТОР	ВНЕШТОРГБАНК
ФИНАНСОВЫЙ КОНСУЛЬТАНТ	ФФК
ПЛАТЕЖНЫЙ АГЕНТ	НДЦ

КРАТКАЯ СПРАВКА ОБ ОАО «АВТОВАЗ»

- ОАО «АВТОВАЗ» является ведущим машиностроительным предприятием России. За все время деятельности компания выпустила более 22 млн. автомобилей. Российский автопарк на 50% состоит из автомобилей марки ЛАДА.
- ОАО «АВТОВАЗ» является градообразующим предприятием г. Тольятти и крупнейшим работодателем и налогоплательщиком Самарской области.
- ОАО «АВТОВАЗ» - это компания с четко продуманной стратегией, миссия которой является: *«создание для клиентов качественных автомобилей по доступным ценам, обеспечение стабильной прибыли своим акционерам, улучшение благосостояния своих сотрудников и повышение ценности своего бизнеса во благо Отечества».*
- АВТОВАЗ активно сотрудничает с лидерами мировой автомобильной индустрии. В июне 2001 года между АВТОВАЗом и General Motors было подписано соглашение о создании совместного предприятия, которое сейчас выпускает автомобили под марками Chevrolet-NIVA и Chevrolet-VIVA, соответствующие классам «SUV» и «С» соответственно.
- В 2004 году продажи внедорожника Chevrolet-NIVA в России составили около 54 тыс. штук, что превышает продажи любой другой иностранной марки.
- С учетом произведенных автокомплектов, том числе и для СП GM-Автоваз, ОАО «АВТОВАЗ» в 2004 году произвело свыше 1 млн. автомобилей.
- Продажи автомобилей марки ЛАДА, произведенных на ОАО «АВТОВАЗ», в России в 2004 году составили порядка 626 тыс.штук., что соответствует доле рынка на уровне 42%. С учетом производства автомобилей марки ЛАДА на других автомобильных заводах, а также с учетом продаж автомобилей Chevrolet-NIVA, доля рынка ОАО «АВТОВАЗ» в 2004 году составила почти 50%.
- Выручка АВТОВАЗа в 2004 году превысила 125 млрд. рублей, а чистая прибыль составила 5.6 млрд. рублей. Активы компании на конец 2004 года составили порядка 109 млрд. рублей.
- Долговая нагрузка ОАО «АВТОВАЗ» находится на умеренном уровне. Отношение долга к капиталу составляет 43%, а большая часть долга является долгосрочной. При этом годовая прибыль от продаж почти в 7 раз превышает общую сумму процентных расходов компании, а выручка в 6.5 раз превышает размер долга.
- По сравнению с другими российскими автопроизводителями, ОАО «АВТОВАЗ» отличается более высоким уровнем рентабельности и низкой долговой нагрузкой.
- В 2005 году АВТОВАЗ запустил в производство автомобили семейства «Калина», которые станут основной продуктовой линейки компании в классе «В». Стоимость автомобиля ЛАД «Калина» в базовой комплектации составит около 7.5-8 тыс. долл. В базовую комплектацию автомобиля будет входить одна подушка безопасности, передние электростеклоподъемники и зеркала заднего вида с электроприводом.
- Общая сумма инвестиций в проект составит более 600 млн. долларов США, а объем продаж к 2008 году должен достигнуть 220 тыс. автомобилей, включая экспортные поставки.
- С 2006 года семейство ЛАДА 110 начнет замещаться автомобилем LADA PRIORA – самым технологически - современным российским автомобилем, соответствующим всем европейским требованиям безопасности.



ОБЗОР РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

В 2004 году в России было произведено более 1.116 млн. автомобилей, что на 8.4%, или 18 тыс. штук больше, чем годом ранее. Крупнейшим российским автопроизводителем является ОАО «АВТОВАЗ», которое в прошедшем году произвело 717 985 автомобилей.

По сравнению с 2000 годом общероссийский объем производства автомобилей вырос почти на 14%. При этом наибольшую динамику показали такие компании, как ИЖ-Авто (+250%), СЕАЗ (+27%) и ЗМА (+23%).

Производство легковых автомобилей в России в 2000-2004 гг.

	2000	2001	2002	2003	2004
АВТОВАЗ	705 510	767 307	703 040	699 889	717 985
ИЖ-Авто	27 419	47 567	78 236	94 214	95 892
ГАЗ	116 019	80 692	65 648	56 783	65 686
УАЗ	40 000	35 100	33 700	32 747	31 221
ЗМА	33 604	37 807	38 500	40 011	41 200
СЕАЗ	15 000	18 000	19 000	20 001	19 000
Москвич	8 540	810	-	-	-
РосЛада	31 668	39 533	45 000	28 099	17 510
Сборочные заводы	4 300	6 400	9 500	57 977	127 952
в т.ч. GM-АВТОВАЗ	-	-	323	21 839	57 737
Всего	982 060	1 033 216	992 624	1 029 721	1 116 446

Доля АВТОВАЗа в общем количестве произведенных в РФ автомобилей по итогам 2004 года составила 64.3%, что на 3.7% ниже, чем годом ранее и на 7.5% ниже, чем в 2000 году. Вообще же в течение последних пяти лет четко прослеживалась тенденция к увеличению доли сборочных заводов в производстве автомобилей в России. Если в 2000 году сборочные заводы произвели всего 4 300 автомобилей, то в 2003 году это число возросло до 58 тыс., а к концу 2004 года, увеличившись на 121%, составило 128 тыс. автомобилей. По итогам прошлого года доля сборочных заводов в общероссийском производстве автомобилей составила 11.5%, в том числе на СП GM-АВТОВАЗ пришлось около 5% производства автомобилей в России.

Доли автопроизводителей на рынке в 2000-2004 гг.

	2000	2001	2002	2003	2004
АВТОВАЗ	71.8%	74.3%	70.8%	68.0%	64.3%
ИЖ-Авто	2.8%	4.6%	7.9%	9.1%	8.6%
ГАЗ	11.8%	7.8%	6.6%	5.5%	5.9%
УАЗ	4.1%	3.4%	3.4%	3.2%	2.8%
ЗМА	3.4%	3.7%	3.9%	3.9%	3.7%
СЕАЗ	1.5%	1.7%	1.9%	1.9%	1.7%
Москвич	0.9%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
РосЛада	3.2%	3.8%	4.5%	2.7%	1.6%
Сборочные заводы	0.4%	0.6%	1.0%	5.6%	11.5%
в т.ч. GM-АВТОВАЗ	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	5.2%
Всего	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Тенденция к увеличению доли сборочных заводов, производящих автомобили иностранных марок, обусловлена возрастающим спросом на более дорогие автомобили со стороны населения, вследствие роста реальных доходов, а также появления новых схем продажи автомобилей.

Необходимо отметить, что ОАО «АВТОВАЗ» остается крупнейшей российской автомобилестроительной компанией, а снижение его доли в течение последних 5 лет отчасти компенсировано ростом доли производства СП GM-Автоваз, с учетом которого на АВТОВАЗ приходится почти 70% производимых в России автомобилей. Кроме того, автомобили марки LADA также производятся на других автомобильных заводах, в том числе ИЖ-Авто и РосЛада, что позволяет характеризовать АВТОВАЗ как системообразующую компанию российской автомобильной промышленности.

ДИНАМИКА И СТРУКТУРА ПОТРЕБЛЕНИЯ

В 2004 году в России было продано более 1.5 млн. автомобилей, что на 4.8% выше чем в 2003 году и на 33% превышает уровень 2000 года. Автомобилей марки LADA (с учетом внешней сборки) в 2004 году было продано 690 тыс., что на 1.5% выше уровня 2003 года и на 52 тыс. больше, чем в 2000 году.

При этом продажи автомобилей марки LADA производства ОАО «АВТОВАЗ» увеличились на 2.6% до уровня 626 тыс. Продажи других отечественных автомобилей, напротив, сократились на 6%, составив 176 тыс., что на 50 тыс. ниже, чем в 2000 году.

Наибольший рост продаж наблюдался в сегменте новых иномарок, которые в 2004 году было продано почти в 2 раза больше чем годом ранее, или 406 тыс. При этом продажи подержанных иномарок снизились на 34.3% вследствие существенного повышения ввозных пошлин на подержанные автомобили иностранного производства.

Продажи автомобилей в России в 2000-2004 гг.

	2000	2001	2002	2003	2004
Новые автомобили российских марок	864	922	886	867	866
марки ЛАДА	638	729	690	680	690
в т.ч. сборки ОАО "АВТОВАЗ"	590	659	590	610	626
другие отечественные автомобили	226	193	196	187	176
Новые иномарки	46	79	111	216	406
Подержанные иномарки	224	360	420	350	230
Всего	1134	1361	1417	1433	1502

Доля продаж российских автомобилей составила в 2004 году около 58%, сократившись за 5 лет на 18.5%. Наиболее прогрессирующим сегментом стали новые иномарки, доля которых выросла с 4% в 2000 году до 27% по итогам 2004 года. Доля продаж подержанных иномарок, которая в 2002 году составила почти 30% суммарных продаж автомобилей в России, с 2003 года начала снижаться, а по итогам 2004 года составила лишь 15.3%.

Доли рынка автомобилей в России в 2000-2004 гг.

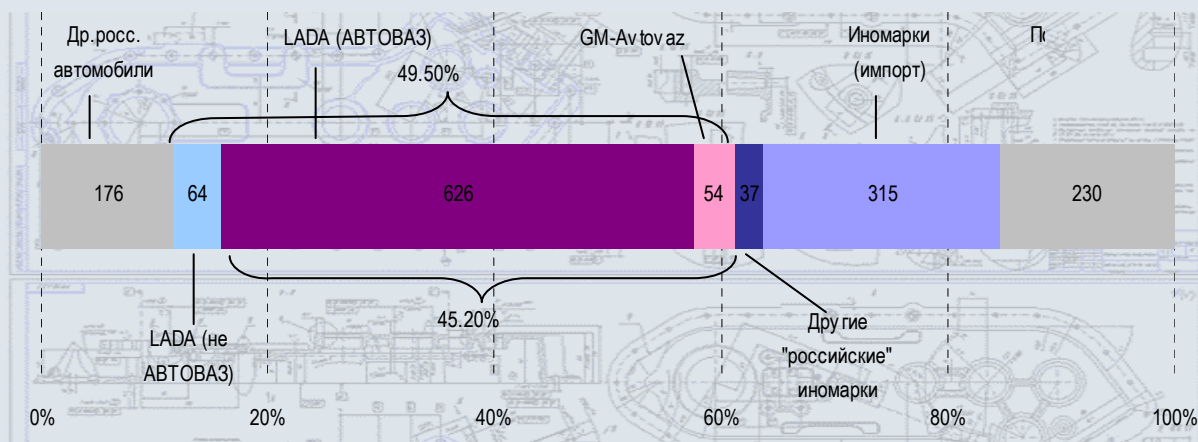
	2000	2001	2002	2003	2004
Новые автомобили российских марок	76.2%	67.7%	62.5%	60.5%	57.7%
марки ЛАДА	56.3%	53.6%	48.7%	47.5%	45.9%
в т.ч. сборки ОАО "АВТОВАЗ"	52.0%	48.4%	41.6%	42.6%	41.7%
другие отечественные автомобили	19.9%	14.2%	13.8%	13.0%	11.7%
Новые иномарки	4.1%	5.8%	7.8%	15.1%	27.0%
Подержанные иномарки	19.8%	26.5%	29.6%	24.4%	15.3%
Всего	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Таким образом, наиболее очевидной тенденцией на рынке в течение последних 5 лет стало увеличение доли продаж иномарок на российском автомобильном рынке за счет существенного роста продаж новых автомобилей иностранного производства.



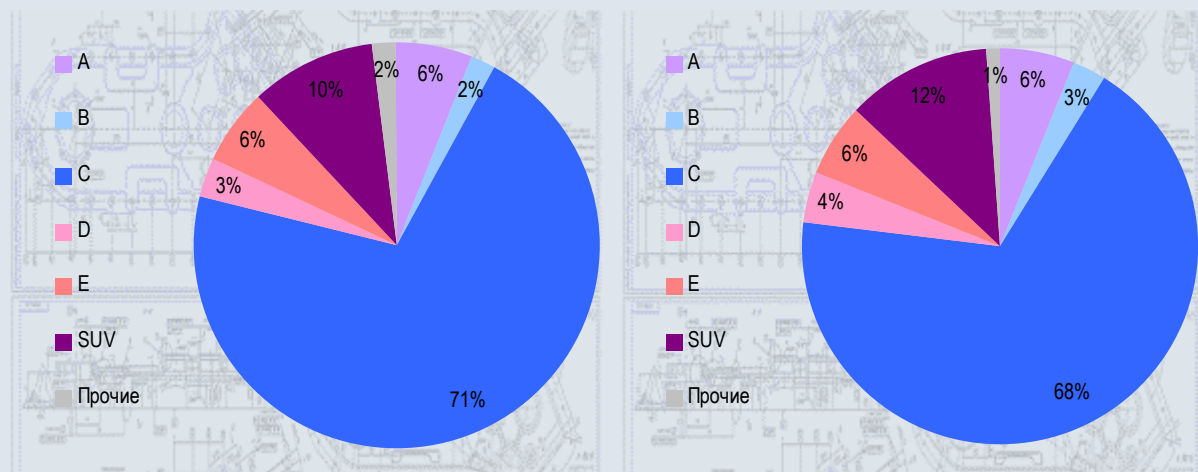
Несмотря на снижение доли продаж российских автомобилей в течение последних 5 лет, крупнейший российский производитель – ОАО «АВТОВАЗ» - сохраняет доминирующее положение на рынке. Так, с учетом продаж GM-АВТОВАЗ доля компании составляет более 45% российского рынка автомобилей, а «косвенная доля» с учетом продаж автомобилей марки LADA, произведенных на других заводах, составляет почти 50%.

Структура российского автомобильного рынка в 2004 году



В структуре продаж по классу автомобиля в 2004 году наибольшая доля – около 68% - приходится на автомобили класса «С», то есть автомобили по размерности схожие с семейством LADA 110 и LADA Samara (Ford Focus, Daewoo Nexia, Mitsubishi Lancer, Toyota Corolla и др.). Доля продаж автомобилей класса «С» по сравнению с 2003 годом снизилась на 2%. На втором месте идут автомобили класса «SUV», или внедорожники, доля которых в общей структуре продаж составляет около 12%, что на 2% выше, чем годом ранее. Наиболее популярными марками в данном сегменте являются Chevrolet NIVA, которых в 2004 году было продано почти 54 тыс. штук. Ниже представлена структура российского автомобильного рынка по классу автомобилей в 2003 и 2004 гг.:

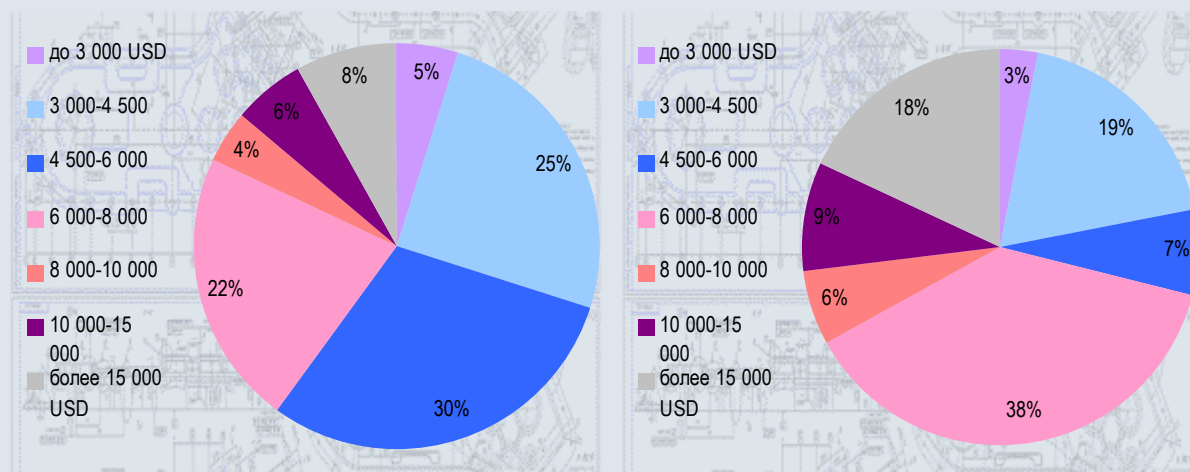
Структура российского автомобильного рынка по классу автомобилей в 2003-2004 гг.



Таким образом, в 2004 году наиболее продаваемым классом на российском рынке остался класс «С» с долей 68%. С учетом классов «А» и «В» доля небольших автомобилей в общероссийских продажах по итогам 2004 года составила 77%, что на 2% меньше, чем годом ранее. Большая часть прироста доли класса SUV обеспечена продажами Chevrolet-NIVA.

Изменение в структуре рынка по стоимости автомобилей указывает на наличие четкой тенденции смещения в сторону сегмента более дорогих автомобилей. Так, если в 2003 году доля автомобилей стоимостью до 6 тыс. USD составила 60% от общего числа проданных машин, то в 2004 году она составила всего 29%. При этом около 44% продаж пришлось на автомобили стоимостью от 6 до 10 тыс. USD. Кроме того, существенно, на 10%, выросла доля продаж автомобилей стоимостью более 15 тыс. USD.

Структура российского автомобильного рынка по классу автомобилей в 2003-2004 гг.



Таким образом, анализ тенденций в структуре российского автомобильного рынка позволяет делать следующие выводы:

- Основная тенденция – увеличение доли продаж иномарок в общем числе проданных автомобилей. Существенная часть этого прироста – за счет иномарок российской сборки, в том числе Chevrolet-NIVA.
- В структуре рынка по классам по-прежнему доминируют небольшие автомобили (классы «А», «В» и «С»), а также класс SUV, доля которого в 2004 году выросла на 2%, в основном за счет продаж автомобилей марки Chevrolet-NIVA.
- В структуре рынка по стоимости наблюдается тенденция к росту продаж более дорогих автомобилей, что отражает возросший уровень покупательной способности населения и, как следствие, стремление к приобретению более качественного продукта по более высокой цене.

ПОКАЗАТЕЛИ 1 КВАРТАЛА 2005 ГОДА

В 1 квартале 2005 года продажи автомобилей в России составили около 335 тыс., что на 5.1% ниже чем за аналогичный период прошлого года. Снижение продаж обусловлено, прежде всего, длинными новогодними праздниками, которые снизили активность покупателей в первые дни года.

Наибольшее снижение в 1 квартале наблюдалось в сегменте поддержанных иномарок и составило – 36%. Доля этого сегмента сократилась по сравнению с 1 кварталом 2004 года на 6.3% до уровня 13%. На 17.2% упали продажи автомобилей LADA сборки ОАО «АВТОВАЗ», которые составили 134 тыс. штук. Продажи других отечественных автомобилей сократились на четверть до уровня 32 тыс. штук.

Наибольший рост наблюдался в сегменте новых иномарок, которых в первом квартале было продано более 112.5 тыс. штук, что соответствует росту на 62%. При этом доля сегмента новых иномарок увеличилась с 20% до 34%.

Существенный рост продаж новых иномарок в 1 квартале обусловлен, как появлением нового качественного предложения в наиболее востребованном доступном ценовом сегменте (новые модели Chevrolet на базе Daewoo,



VW Pointer, и т.д.), так и распродажей модельного ряда 2004 года и специальными акциями, проводимыми дилерами иномарок.

Ниже представлена структура продаж автомобилей в России в 1 квартале 2004-2005 гг.:

Продажи автомобилей в России в 1 квартале 2004-2005 гг.					
	1 квартал 2004	1 квартал 2005	изменение	доля в 1 кв.04	доля в 1 кв.05
Новые автомобили российских марок	215 272	178 787	-16.9%	61.0%	53.4%
марки ЛАДА	173 065	147 097	-15.0%	49.1%	43.9%
в т.ч. сборки ОАО "АВТОВАЗ"	162 032	134 148	-17.2%	45.9%	40.1%
другие отечественные автомобили	42 207	31 690	-24.9%	12.0%	9.5%
Новые иномарки	69 548	112 542	61.8%	19.7%	33.6%
Подержанные иномарки	68 000	43 500	-36.0%	19.3%	13.0%
Всего	352 820	334 829	-5.1%	100.0%	100.0%

При этом, продажи автомобилей, выпускаемых СП GM-АВТОВАЗ – Chevrolet NIVA и Chevrolet VIVA – составили по итогам 1 квартала 10 435 машин, что соответствует доле рынка в 3.12%. С учетом этих продаж доля АВТОВАЗа на российском рынке по итогам 1 квартала 2005 года составила 43.2%.

Необходимо отметить, что снижение продаж российских автомобилей и, в частности, автомобилей АВТОВАЗа, хотя и отражает общую тенденцию к увеличению доли иномарок на российском рынке, однако выглядит драматичнее, чем есть на самом деле, поскольку результаты прошлого, 2004 года, в целом, оказались для российского автопрома крайне успешными в силу резкого повышения таможенных пошлин на ввоз подержанных иномарок. Другими словами, падение продаж в 1 квартале 2005 года отчасти является «видимым падением» по сравнению с успешным 2004 годом.

Во втором квартале 2005 года продажи автомобилей АВТОВАЗ начали восстанавливаться. Так, в течение января – мая 2005 года дилерами в розницу было реализовано порядка 242 тыс. автомобилей ЛАДА, что выше объема продаж в январе – мае 2004 года на 3.3%. Запасы автомобилей Лада у предприятий сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ» на конец мая составили 55 292 автомобиля. Необходимо отметить, что рост продаж в течение первых пяти месяцев текущего года наблюдался при сохранении ценовой стабильности на автомобили производства ОАО «АВТОВАЗ». Так, за 5 месяцев средневзвешенная розничная цена на автомобили ЛАДА на внутреннем рынке выросла всего на 0.2%.

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ

Дальнейшее развитие российского автомобильного рынка и автомобильной промышленности напрямую связано с государственной политикой, проводимой в данной сфере. Автомобильная отрасль является одной из ключевых в российской экономике, на долю которой приходится 6% от общего числа занятых в российской промышленности. Большинство предприятий автомобилестроительного комплекса не только являются градообразующими, но также обеспечивают заказами смежные отрасли промышленности, стимулируя таким образом экономический рост. На долю автомобильной промышленности приходится около 30% общероссийского выпуска продукции в машиностроении и около 9% экспорта. Автомобильная промышленность является одной из наиболее наукоемких отраслей экономики с высокой добавленной стоимостью и призвана обслуживать автомобильный рынок с ежегодным объемом свыше 18 млрд. долларов.

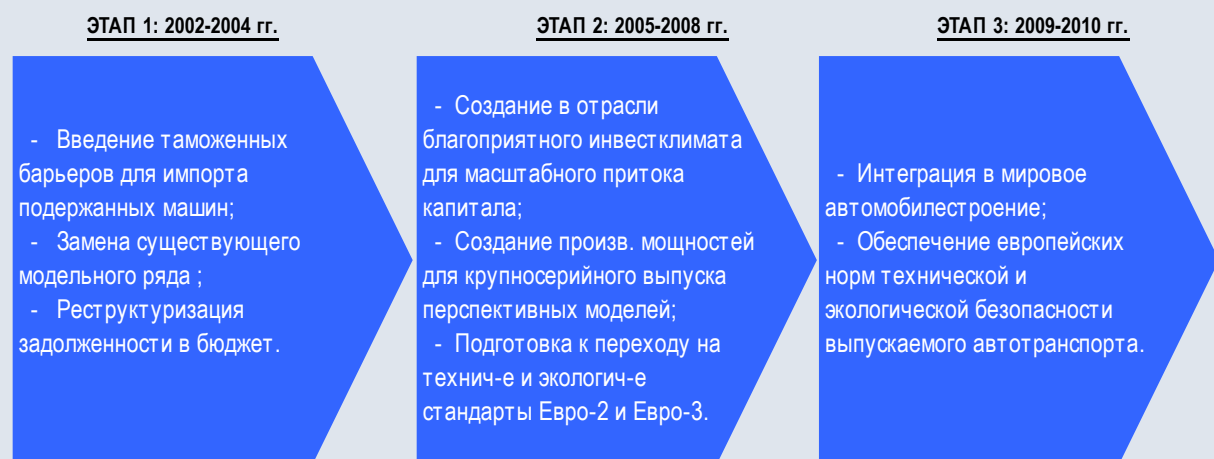
Государственная политика развития отрасли регулируется Концепцией развития автомобильной промышленности России, одобренной Правительством РФ в июле 2002 года и рассчитанной на период до 2010 года. Основными целями данной концепции являются «создание условий, обеспечивающих развитие российской автомобильной промышленности, ее интеграцию в мировое автомобилестроение, а также повышение эффективности производства современной конкурентоспособной автомобильной техники, удовлетворяющей потребности населения, государства и субъектов хозяйствования».

Приоритетными задачами Концепции являются:

- Насыщение транспортного комплекса страны современной автомобильной техникой, соответствующей международным требованиям по экологии и безопасности. Обновление парка автомобильной техники.
- Повышение доли высокотехнологичных и наукоемких производств в автомобилестроении. Организация с участием стратегических инвесторов производств по выпуску автомобильных компонентов и эффективная эксплуатация созданных мощностей по сборке автомобильной техники.
- Разработка мер по тарифному и нетарифному регулированию автомобильного рынка России с учетом требований ВТО.
- Повышение уровня обороноспособности государства за счет разработки и выпуска военной автомобильной техники нового поколения, в том числе двойного назначения.
- Проведение научно-исследовательских и конструкторских работ (НИОКР), направленных на создание новых видов автомобильной техники и автомобильных компонентов, отвечающих мировому уровню, а также выполнению социальных программ.
- Кадровое обеспечение развития автомобильной промышленности России.

Исходя из материалов, представленных Минпромэнерго РФ к заседанию правительства РФ 19 мая 2005 года, реализация Концепции развития автомобильной промышленности России разделена на 3 этапа:

Схема реализации Концепции развития автомобильной промышленности России



Таким образом, важнейшими этапами развития автомобильной промышленности в России в течение ближайших 3 лет должно стать создание условий для притока капитала в отрасль, создание мощностей для серийного выпуска новых моделей, а также подготовка к переходу на стандарты Евро-2 и Евро-3.

При этом одним из ключевых направлений, очевидно, станет создание условий для прихода в Россию крупнейших мировых автопроизводителей, ряд из которых уже открыли сборочные производства в стране. Предполагается, что мировые автомобильные компании будут привлекаться в Россию для работы в так-называемом «режиме промышленной сборки», который требует от автопроизводителей соответствия ряду требований. В частности, соглашения по сборке предусматривают создание производственных мощностей для сварки, окраски и сборки не менее чем 25 тыс. автомобилей в год. При этом на автопроизводителей налагается требование поэтапного сокращения ввоза автокомпонентов, что должно привести к росту компонентной отрасли внутри страны.

По мнению Минпромэнерго, основными плюсами концепции промышленной сборки является замещение импорта новых и поддержанных автомобилей иностранного производства, развитие российской отрасли производства автомобильных компонентов, а также трансферт технологий.



К основным минусам, Минпромэнерго причисляет снижение доли российских автопроизводителей на внутреннем рынке (что, впрочем, и так наблюдается в течение последних лет), а также увеличение «скрытого импорта» готовых иномарок вследствие преднамеренных нарушений условий соглашений по промышленной сборке. В то же время Минпромэнерго отмечает, что неприятие мер по стимулированию развития сборочных производств приведет к дальнейшему росту импорта готовых иномарок на фоне стагнации российского автопрома.

В настоящий момент в России действует 4 сборочных производства. В 2005 году ожидается запуск еще двух производств, включая производство Renault Logan на московском Автофрамосе и SsangYong Rexton на заводах Северсталь-Авто:

Сборочные заводы в России			
Завод	Год запуска	Мощность	Основная модель
GM-АВТОВАЗ	2002	100 000	Chevrolet NIVA, Chevrolet VIVA
TarAZ	2001	120 000	Hyundai Accent
Ford	2002	60 000	Ford Focus
Иж-Авто	2004	40 000	KIA Spectra
Автофрамос	2005	60 000	Renault Logan
Северсталь-Авто	2005		SsangYong Rexton
Toyota	2007	50 000	Toyota Camry
Volkswagen	ожидается принятие решения		
Daimler-Chrysler	ожидается принятие решения		

Говоря об ожидаемой динамике российского автомобильного рынка, необходимо обратить внимание на текущее состояние российского автомобильного парка и уровень его развития по сравнению с другими странами.

В настоящий момент российский автопарк, согласно официальным оценкам, превышает 33.83 млн. автомобилей, из которых на долю легковых автомобилей приходится более 24.20 млн. Примерно половина российского легкового автопарка имеет возраст свыше 10 лет, а около 29% автопарка представлено машинами возрастом от 5 до 10 лет. Доля автомобилей старше 10 лет за последние 5 лет выросла на 2.9%, что указывает на тенденцию к старению автомобильного парка РФ. Более половины российского автопарка – это автомобили LADA (без учета «Оки»). При этом доля автомобилей семейства LADA 2105/2107 составляет порядка 31.6%, или около 7.64 млн. автомобилей.

С другой стороны, уровень обеспеченности населения автомобилями в России существенно ниже, чем в других европейских странах. Так, число автомобилей на 1 000 человек в России составляет 156 штук, а в странах Западной Европы в среднем 468 штук. В странах Восточной Европы показатель обеспеченности автомобилями составляет в среднем 250 штук на 1 000 человек.

Таким образом, стареющий автопарк, с одной стороны, и низкий уровень обеспеченности населения автомобилями, с другой стороны, будут способствовать росту российского автомобильного рынка в течение ближайших несколько лет.

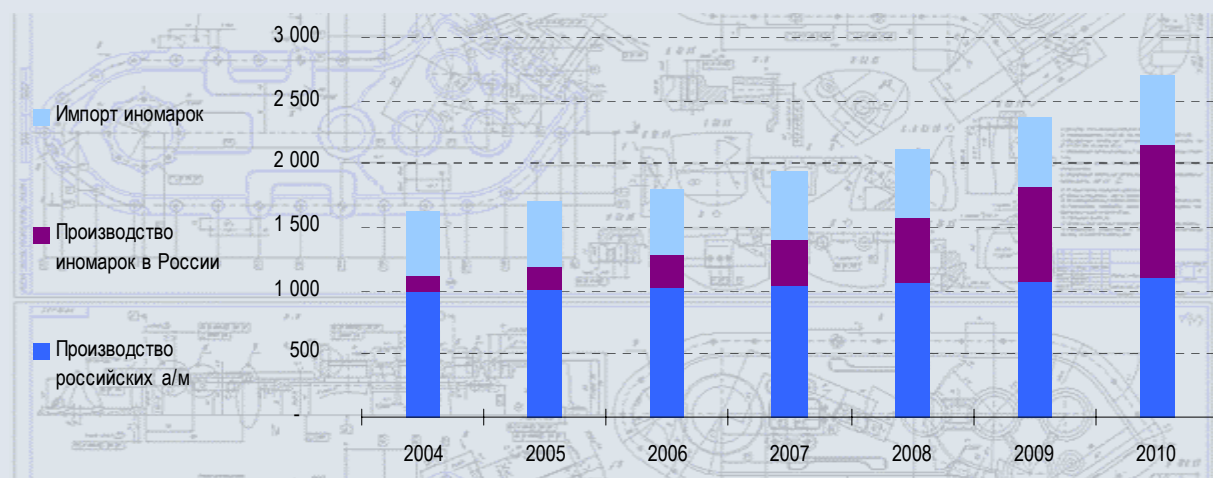
Согласно прогнозу Минпромэнерго, в 2010 году объем продаж автомобилей в России составит 2.7 млн. штук, что соответствует ежегодному росту по сравнению с продажами в 2004 году на уровне 10-11%. При этом в стоимостном выражении рынок должен вырасти с 18 млрд. долларов в 2004 году до 30 млрд. долларов к 2010 году, что соответствует ежегодному приросту на 9%.

Согласно ожиданиям Минпромэнерго, структура рынка в течение последующих 5 лет также претерпит ряд изменений. Во-первых, доля иномарок российского производства составит около 39% российского автомобильного рынка по сравнению с текущими 6% рынка. Доля российских автомобилей в общем объеме продаж сократится с нынешних 58% до порядка 40%, что при условии роста объемов рынка в целом, предполагает некоторое увеличение продаж российских автопроизводителей на внутреннем рынке.

Таким образом, рост рынка в течение ближайших 5 лет будет опережать темпы роста российского ВВП, а к 2010 году рынок в стоимостном выражении вырастет на 67%, а в штучном – на 80%.

Ниже представлена ожидаемая динамика и структура российского автомобильного рынка в 2005-2010 гг.:

Прогноз российского автомобильного рынка до 2010 года (на основе данных Минпромэнерго)





ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОАО «АВТОВАЗ»

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ

ОАО «АВТОВАЗ» ведет свою историю с 1966 года, когда было принято правительственное постановление о строительстве в городе Тольятти завода по производству легковых автомобилей. Основным партнером АВТОВАЗа на тот момент был итальянский концерн FIAT, с которым было подписано генеральное соглашение о сотрудничестве, а разработки FIAT стали базовыми для российской автомобильной промышленности. Первый автомобиль сошел с конвейера АВТОВАЗа в апреле 1970 года, а спустя 30 лет завод отметил выпуск 20-миллионного автомобиля.

В 2001 году АВТОВАЗ подписал генеральное соглашение с корпорацией General Motors и Европейским банком реконструкции и развития о создании совместного предприятия по выпуску легковых автомобилей, а уже в 2002 году на рынке появилась Chevrolet Niva – представитель нового семейства российских внедорожников.

В настоящий момент ОАО «АВТОВАЗ» – это один из крупнейших промышленных комплексов страны, ежегодно выпускающий около 700 тыс. автомобилей. АВТОВАЗ является градообразующим предприятием для г. Тольятти и одним из крупнейших налогоплательщиков России и Самарской области: в 2004 году объем налогов, выплаченных ОАО «АВТОВАЗ» в бюджеты всех уровней, а также в бюджетные и внебюджетные фонды превысил 16 млрд. рублей, что соответствует 0.3% объема федерального бюджета России. На АВТОВАЗе трудятся более 117 тыс. человек.

МЕНЕДЖМЕНТ ОАО «АВТОВАЗ»

Ниже в таблицах представлен состав Совета Директоров (Наблюдательного совета) и Правления ОАО «АВТОВАЗ»:

Состав Совета Директоров ОАО "АВТОВАЗ"

Член совета Директоров	Занимаемая должности
Каданников Владимир Васильевич	Председатель СД ОАО "АВТОВАЗ"
Вильчик Виталий Андреевич	Президент-генеральный директор ОАО "АВТОВАЗ"
Гавриков Альберт Алексеевич	Председатель СД ЗАО "Управляющая компания "AG Asset Management"
Зекцер Юрий Самойлович	Генеральный директор ОАО "AVVA"
Карагин Николай Михайлович	Председатель профкома ОАО "АВТОВАЗ"
Косов Николай Николаевич	Первый заместитель председателя Внешэкономбанка
Ляченков Николай Васильевич	Председатель комитета СД ОАО "АВТОВАЗ" по реформированию производственных хозяйственной деятельности и корпоративной политике
Мельников Анатолий Анисимович	Председатель производственного совета ОАО "АВТОВАЗ"
Сычев Сергей Александрович	Вице-губернатор, председатель Правительства Самарской области
Степанов Юрий Борисович	Первый вице-президент-первый заместитель генерального директора ОАО "АВТОВАЗ"
Шейнин Роман Львович	Генеральный директор ЗАО "Центральное отделение Автомобильной Финансовой Корпорации"
Кирпичев Василий Вячеславович	Заместитель Председателя Правления Внешэкономбанка

Состав Правления ОАО "АВТОВАЗ"

Член совета Директоров	Занимаемая должности
Вильчик Виталий Андреевич	Председатель правления, Президент-генеральный директор ОАО "АВТОВАЗ"
Степанов Юрий Борисович	Первый вице-президент-первый заместитель генерального директора ОАО "АВТОВАЗ"
Москалев М.В.	Вице-президент по стратегическому и корпоративному управлению ОАО "АВТОВАЗ"
Пересыпкин В.П.	Вице-президент по персоналу ОАО "АВТОВАЗ"
Скринский П.Н.	Вице-президент по производству ОАО "АВТОВАЗ"
Давыдов В.А.	Вице-президент по техническому развитию ОАО "АВТОВАЗ"
Кучай В.Н.	Вице-президент по маркетингу, сбыту и техническому обслуживанию автомобилей ОАО "АВТОВАЗ"
Казачкова Г.И.	Финансовый директор ОАО "АВТОВАЗ" - управляющий Казначейства
Ерослаев К.П.	Директор прессового производства ОАО "АВТОВАЗ"
Котенев В.К.	Директор механо-сборочного производства ОАО "АВТОВАЗ"
Овчаренко В.И.	Директор металлургического производства ОАО "АВТОВАЗ"
Шендяпин В.Г.	Директор сборочно-кузовного производства ОАО "АВТОВАЗ"

АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ ОАО «АВТОВАЗ»

Уставный капитал ОАО «АВТОВАЗ» составляет 16 062 482 000 рублей и состоит из 32 124 964 акций следующих категорий одинаковой номинальной стоимости:

- Обыкновенные акции – 27 194 624 штук;
- Привилегированные акции типа «А» - 4 930 340 штук.

Номинальная стоимость каждой акции составляет 500 рублей. 80.81% акций ОАО «АВТОВАЗ» находится в собственности юридических лиц, 17.72% - в собственности физических лиц, а 1.47% - в федеральной собственности.

СТРАТЕГИЯ ОАО «АВТОВАЗ»

В 2004 году на АВТОВАЗе продолжилась работа по глубокому реформированию компании, в результате которой была значительно усилена роль экономической составляющей в принятии управленческих решений в части сокращения затрат на производство, а также накоплен значительный опыт по экономическому управлению бизнес-единицами дочерними и зависимыми обществами.

Деятельность ОАО «АВТОВАЗ» и его развитие направлены на:

- Укрепление роли ОАО «АВТОВАЗ» в российской экономике;
- Рост капитализации общества, повышение его инвестиционной привлекательности и усиление позиций на фондовых рынках;
- Улучшение качества и повышение технического уровня продукции;
- Дальнейшее развитие производства и управления;
- Сохранение и улучшение социального партнерства с коллективом предприятия.

Изменение конкурентной среды деятельности компании и структуры автомобильного рынка обусловили принятие Советом Директоров ОАО «АВТОВАЗ» новой миссии и стратегических целей.

ОАО «АВТОВАЗ» провозглашает свою миссию следующим образом:

«Мы создаем для наших клиентов качественные автомобили по доступным ценам, принося стабильную прибыль своим акционерам, улучшая благосостояние наших сотрудников и повышая ценность нашего бизнеса во благо Отечества».

Своими ценностями ОАО «АВТОВАЗ» считает:

- Персонал компании;
- Лояльность потребителей;
- Сильную торговую марку;
- Высокий научно-технический потенциал;
- Прочную деловую репутацию;
- Социальную ответственность.

Основные стратегические цели ОАО «АВТОВАЗ» ориентированы на ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ЛИДЕРСТВО И ГИБКОСТЬ.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Эффективное управление ресурсами и затратами;
Постоянное улучшение качества;
Развитие корпоративной культуры, ориентированной на достижение цели.
Эффективность, ориентированная на достижение результата

ЛИДЕРСТВО

Сохранение лидерства на российском автомобильном рынке.
Активная интеграция в мировое автомобилестроение.
Достижение передового уровня квалификации персонала.

ГИБКОСТЬ

Внедрение передовых гибких технологий производства.
Оперативное реагирование на требования рынка.
Обеспечение потребителей автомобилями, соответствующими международным нормам безопасности и экологии.

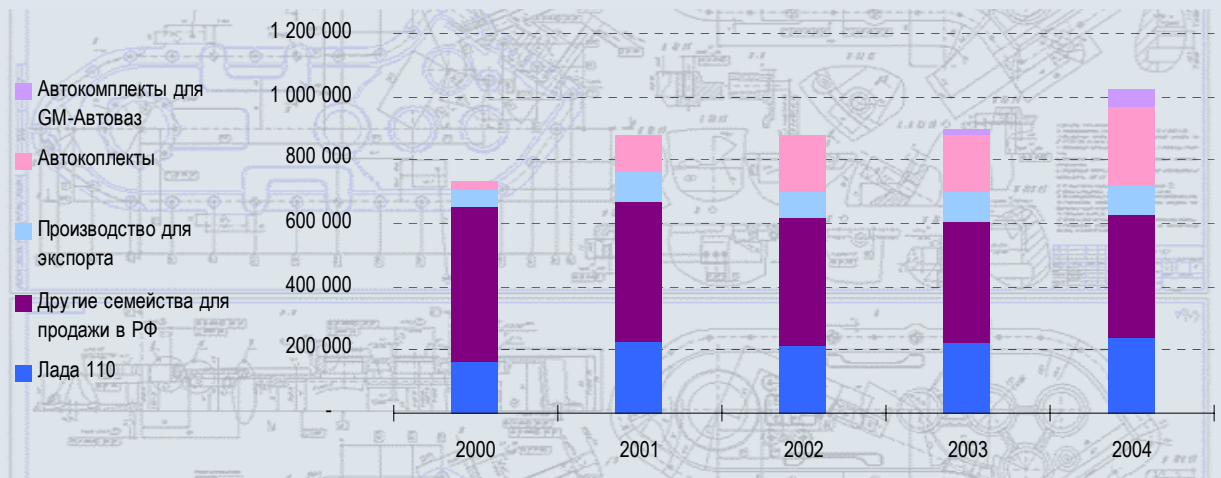


ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

В 2004 году ОАО «АВТОВАЗ» произвело, с учетом автокомплектов, более 1 миллиона автомобилей. Производство легковых автомобилей выросло на 2.6%, составив почти 718 тыс. штук. Из них примерно 240 тыс. пришлось на автомобили семейства ЛАДА 110, а около 93 тыс. штук было произведено для отправки на экспорт.

Рост производства автокомплектов составил по итогам года более 39%, а с учетом 54 тыс. автокомплектов, произведенных для СП GM-АВТОВАЗ, рост составил порядка 50%.

Производство автомобилей и автокомплектов на ОАО "АВТОВАЗ"



Первоначальный план ОАО «АВТОВАЗ» на 2004 год был установлен на уровне 687.7 тыс. автомобилей. Однако существенный рост спроса на продукцию АВТОВАЗа привел к пересмотру плана на год до уровня 715 265 автомобилей, который был выполнен уже 28 декабря 2004 года. По итогам года производственный план был перевыполнен на 0.4%.

Необходимо отметить, что повышение плана в 2004 году было обусловлено возросшим спросом на автомобили ЛАДА вследствие краткосрочного эффекта от повышения ввозных таможенных пошлин на подержанные иномарки.

В течение первых 3 месяцев 2005 года динамика производства на ОАО «АВТОВАЗ» несколько снизилась по сравнению с аналогичным периодом 2004 года, однако компания полностью выполняла установленные планом показатели. Так, «АВТОВАЗ» произвел 165 687 автомобилей, что хотя и ниже показателя 1 квартала 2004 года на 4.7%, но выше первоначально установленного компанией плана на 2%. Производство автомобилей семейства ЛАДА 110 составило 52 422 штук, а производство на экспорт составило 21 433 штук.

В апреле производственная активность ОАО «АВТОВАЗ» начала восстанавливаться по сравнению с 2004 годом: суммарный выпуск автомобилей за 4 месяца составил 227 268 автомобилей, что на 4% меньше, чем годом ранее, но на 1.2% выше установленного компанией плана. Около 30 тыс. автомобилей было произведено для экспортных поставок.

СЕРВИСНО-СБЫТОВАЯ СЕТЬ

В настоящий момент ОАО «АВТОВАЗ» осуществляет сбыт своей продукции через двухуровневую дилерскую сеть, которая на конец мая 2005 года состояла из 471 предприятий на всей территории России.

На первом уровне сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ» находятся дистрибьюторы (63 предприятия на конец мая 2005 г.) и прямые дилеры (147 предприятий), которые осуществляют закупки автомобилей у АВТОВАЗа и распределяют их на второй уровень сети – региональных дилеров, число которых на конец мая составило 261 предприятие.

Различие между дистрибьюторами и прямыми дилерами заключается в том, что первые являются, в большинстве, дочерними предприятиями ОАО «АВТОВАЗ», а последние – независимыми компаниями.

Совокупный объем розничных продаж автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» через торговые предприятия с долей ОАО «АВТОВАЗ» составил в 2004 году более 174 тыс.шт., объем услуг по техническому обслуживанию автомобилей превысил в денежном выражении 1.08 млрд. рублей, а объем продаж запасных частей составил 757 млн. рублей. По итогам 2004 года абсолютное большинства дочерних предприятий сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ» - 95% - показали чистую прибыль.

Эффективность сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ» одна из самых высоких в России. Согласно рейтингу РБК «Эффективность автомобильных дилеров в 2004 году», каждый дилер продукции АВТОВАЗа в среднем в течение года продал 1 426 автомобилей (без учета продаж Chevrolet-NIVA).

В 2005 году АВТОВАЗ начал реформирование своей сервисно-сбытовой сети, которое предполагает перевод всех дилерских центров на прямые договора поставки автомобилей с ОАО «АВТОВАЗ». Другими словами, в результате реформирования сервисно-сбытовой сети АВТОВАЗ перейдет на одноуровневую систему поставок автомобилей.

АВТОВАЗом ставится задача ввода современных дилерских центров не только в областных (республиканских) центрах, но и в населенных пунктах с населением 100 тыс. жителей и более. По каждому региону (республика, край, область) разработаны программы развития сети продаж и послепродажного обслуживания автомобилей с учетом емкости региональных рынков и парка автомобилей ЛАДА.

Таким образом, ОАО «АВТОВАЗ» уделяет особое внимание развитию региональной сети, которая является одним из ключевых конкурентных преимуществ любой автомобильной компании, работающей на российском автомобильном рынке.

В 2004 году АВТОВАЗ поставил на экспорт свыше 93 тысячи автомобилей. С учетом поставляемых на предприятия внешней сборки машинокомплектов, каждый год за рубеж отправляются до 150 тысяч автомобилей LADA. Они продаются в более чем 60 странах. Большинство машин реализуется в странах бывшего СНГ. Также на Ближний Восток и в Африку, Европу и в Латинскую Америку.

Система продаж автомобилей LADA за рубежом сегодня развивается. В 2004 году было подписано соглашение по поставке в Венесуэлу, и с 2005 года начнется поставка автомобилей (контракт объемом 1800 а/м). Ведутся переговоры о возможности сбыта автомобилей на рынках Чили, Мексики, Ливии, Ганы и Анголы.

Количество стран-импортеров сегодня имеет тенденцию к увеличению. Например, восстанавливаются и укрепляются рынки Северной Африки и Южной Америки. Все больший интерес к автомобилям LADA проявляют такие страны как Турция, Ирак, Азербайджан, Армения, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан. В связи с этим ведется работа по оптимизации систем логистики.

Из всех зарубежных рынков самым требовательным к безопасности, экологичности и потребительским свойствам автомобилей является Западная Европа. Несмотря на эти требования ОАО «АВТОВАЗ» удалось сохранить объем продаж.

Автомобили своевременно модернизируются под новые европейские требования по экологии и безопасности. Одно из самых важных последних внедрений – 1.6 литровый двигатель собственной разработки для семейства LADA 110. Оснащенный новыми каталитической техникой и электронной системой управления двигателем, этот мотор позволяет автомобилям выполнять экологические нормы стандарта "Евро-3".

За 2004 года АВТОВАЗ принял участие на международных салонах в Женеве, Париже и Франкфурте, где представил новые разработки, в том числе проект LADA Priora, семейство автомобилей «Калина», спортивный прототип «LADA-Revolution» и многие другие автомобили специального назначения.



РАЗВИТИЕ КРЕДИТНЫХ ПРОДУКТОВ

Развитие системы кредитования является одним из важнейших факторов, влияющих на ситуацию на автомобильном рынке России. Сегодня предоставление потребителям возможности покупки автомобиля в кредит стало неотъемлемым условием успешной работы и автопроизводителя, и его дилеров.

2004 год стал годом дальнейшего развития этого метода реализации автомобилей. Предложение услуг по автокредитованию уже воспринимается потребителями как неотъемлемая часть работы автомобильных дилеров.

Многие зарубежные автопроизводители предпринимают серьезные шаги по внедрению собственных корпоративных программ кредитования в России.

Объем рынка автомобилей LADA в 2004 году, проданных в кредит, составил порядка 750 млн. долл. В 2004 году уже каждый четвертый автомобиль LADA в России был продан в кредит по программам, действующим у дилеров с участием банков, и порядка 70-80 тысяч автомобилей покупатели приобрели, взяв кредит самостоятельно в Сбербанке. Таким образом, всего с применением кредитных схем продажи автомобилей LADA в 2004 году, оценочно, превысили 250 тысяч автомобилей.

Средние процентные ставки по кредитам на автомобили LADA в России составляют 15-22% в рублях и 9-12% в валюте. Минимальный первоначальный взнос, как правило, от 20 до 30% от стоимости автомобиля. Срок, на который выдается кредит, в большинстве банков составляет от 1 года до 3 лет. При желании клиента банк может продлить срок выплаты кредита до 5 лет. Ставка по кредиту, в этом случае, увеличивается до 20-22% годовых в рублях.

Лидеры по объему продаж автомобилей LADA в кредит по итогам 2004 года – Респ. Удмуртия (около 44%), Респ. Башкортостан (41%), Челябинская обл. (36%), Санкт-Петербург и Ленинградская область (34%), Респ. Татарстан (34%), Владимирская обл. (34%), Респ. Карелия (34%), Нижегородская обл. (31%), Москва и Московская область (около 30% от общего объема продаж автомобилей), Свердловская обл. (около 25%).

В отдельных регионах ряд предприятий сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ» имеют уровень продаж автомобилей в кредит более 50%: ЗАО ПФ «ТрансТехСервис» (Респ. Татарстан) – 87%, ООО «Вита-квартиет» (Респ. Удмуртия) – 82%, Алтын-Авто (Респ. Татарстан) – 76% автомобилей в кредит, ОАО «Уфа-АвтоВАЗ» (Респ. Башкортостан) – 68%, ООО «Интей» (Ленинградская обл.) – 60%.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ

В 2004 году продолжалась большая работа по повышению качества производства и надёжности автомобилей. Совершенствуется система менеджмента качества, как одного из основных инструментов управления бизнесом. Она структурирована на три уровня.

Первый – корпоративный уровень. На этом уровне ставятся общие цели в области качества и даются контрольные показатели для каждого этапа жизненного цикла автомобиля и для каждого подразделения.

Второй – уровень бизнес-единиц (подразделений). Они реализуют поставленные цели и стремятся достичь контрольных показателей качества.

Третий – уровень смежников. Поставщики материалов и компонентов, предприятия сервисно-сбытовой сети включены в единую систему менеджмента качества.

Актуальной задачей на сегодня является дальнейшее совершенствование системы менеджмента качества на основе процессного подхода в рамках требований стандартов ИСО 9001-2000 и организация подготовки всех подразделений общества к сертификации на соответствие стандарту ИСО/ТУ 16949. Сегодня все основные производства и корпоративные процессы сертифицированы на соответствие требованиям ИСО 9001-2000.

Принципиально новая концепция обеспечения качества реализуется на проекте «Калина». Здесь организация производства, мотивация персонала направлены на выполнение работы без дефектов (нулевой уровень дефектов). Позитивные изменения в развитии поставщиков - взятие контрактных обязательств обеспечить в 2005-2006 годах средний уровень дефектности автокомпонентов на уровне мировых требований.

На сегодня уже 15% поставщиков достигли этого весьма жесткого норматива. Следующий серьезный этап повышения качества комплектующих – пересмотр технических условий, ориентированный на увеличение ресурса и надёжности. За 2004 год дефектность комплектующих изделий в состоянии поставки снижена в 2 раза.



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ОАО «АВТОВАЗ»

ТЕКУЩИЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

В настоящий момент модельный ряд АВТОВАЗа представлен пятью семействами: «Классика», LADA Samara, LADA 110, LADA NIVA и LADA KALINA, краткий обзор которых представлен ниже.

КЛАССИКА

Модель ЛАДА-2105 появилась в 1979 году в результате довольно серьезной модернизации ранее выпускаемых автомобилей ЛАДА «классической» компоновки. Внешне автомобиль получил спрямленные линии дизайна кузова, блок-фары, крылья модных тогда резаных обводов, привод распредвала ремнем, а не привычной цепью.

Другой представитель классического семейства – ЛАДА-2107 - является самой комфортабельной моделью "второго поколения" заднеприводных автомобилей ЛАДА. С 2001 г. была принята новая программа комплектации моделей, для модели ЛАДА-2107 появились варианты - "стандарт", "норма" и "люкс".



LADA SAMARA-2



Автомобили семейства Samara-2 являются рестайлинговым продолжением популярных «восьмерок», «девяток» и «девяносто девяток».

От предшественников обновленные модели отличаются новыми задними фонарями со вставкой между ними, бамперами, окрашенными в цвет кузова, спойлером багажника с дополнительным стоп-сигналом, молдингами дверей, обтекателями порогов, новой крышкой багажника.

В настоящий момент автомобили находятся в широкой продаже; предусмотрены три варианта исполнения: "стандарт", "норма" и "люкс". По цене автомобиль занимает промежуточное положение между "Самарами" и "десятым" семейством.

NIVA

Автомобиль LADA «NIVA», запущенный в производство в 1977 году, - одна из самых удачных конструкторских разработок АВТОВАЗа, объединившая комфорт легкового автомобиля и проходимость вездехода. «NIVA» своевременно заполнила пустующую в то время нишу на рынке. На базе LADA NIVA создано множество автомобилей различного назначения, выпускаемых на привлеченных предприятиях.

С момента начала производства выпускались модификации с карбюраторным двигателем объемом 1,6л. После модернизации в 1993 году рабочий объем двигателя был увеличен до 1,7л. Для внешнего рынка выпускалась модификация с центральным впрыском топлива.



LADA 110

Семейство автомобилей LADA 110 выпускается с несколькими типами кузова: седан 110, универсал 111 и хэтчбек 112. Оснащается бензиновыми инжекторными (в т.ч. 16V) двигателями объемом 1,6 л.

Некоторые модели оснащаются гидроусилителем руля, подушкой безопасности для водителя, вентилируемыми передними тормозами, а также электропакетом, иммобилайзером и другим дополнительным оборудованием.

По мере освоения в производстве новых двигателей стали появляться действительно динамичные и скоростные модификации: LADA 110 с бензиновым 16-клапанным двигателем мощностью 94 л.с. (максимальная скорость 180 км/ч, разгон до сотни за 12,5 с) и LADA 110 с 8-клапанным 79-сильным двигателем - оба с распределенным впрыском топлива.



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД СП «ГМ-АВТОВАЗ»

Созданное в июле 2001 году совместное предприятие GM-АВТОВАЗ в сентябре 2002 году выпустило свой первый автомобиль – Chevrolet NIVA - наиболее комфортный, надежный и безопасный российский внедорожник, сразу завоевавший признание автомобилистов. По результатам теста на безопасность по европейским стандартам EuroNCAP автомобиль получил 4 звезды.

Chevrolet NIVA является самым продаваемым автомобилем иностранной марки в России.



CHEVROLET-NIVA

Легковой полноприводный Chevrolet NIVA является базовой моделью нового семейства внедорожных автомобилей. Автомобиль имеет новый пятидверный кузов современной формы, обеспечивающий высокие скоростные характеристики и повышенный комфорт.

В стандартную комплектацию входят гидроусилитель руля, иммобилизатор и центральный замок, ABS, 5-ти ступенчатая механическая коробка передач, радиоподготовка, система регулирования тягового усилия, пакет для плохих дорог, 16-дюймовые диски.



В 2004 году с конвейера СП GM-АВТОВАЗ сошел первый автомобиль Chevrolet VIVA, который в конце декабря 2004 года появился в продаже у дилеров в крупнейших российских городах.

CHEVROLET VIVA

Автомобиль, созданный на базе Opel Astra, выпускается в двух комплектациях – L и GLS. В более «продвинутой» комплектации автомобиль оснащен АБС, двумя подушками безопасности, кондиционером, литыми дисками, электростеклоподъемниками, подогревом передних сидений и противотуманными фарами.

При цене на уровне 17 тыс. USD за комплектацию GLS и 13 тыс. USD за комплектацию L, Chevrolet VIVA может успешно конкурировать с японскими, корейскими и европейскими одноклассниками, не уступая им в техническом оснащении и выгодно отличаясь по стоимости обслуживания.



НОВЫЕ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ ОАО «АВТОВАЗ»

Автомобили семейства «КАЛИНА» представляют собой новую конструкторскую разработку, удовлетворяющую существующим и перспективным международным нормам по безопасности и экологии. Автомобили семейства «КАЛИНА» предназначены для индивидуальных, семейных и служебных транспортных потребностей с ориентацией по группам потребителей:

- ЛАДА КАЛИНА седан - на мужчин и женщин со средним уровнем доходов для деловых поездок в зоне город, пригород, круиз.
- ЛАДА КАЛИНА хэтчбек – на молодых людей со средним уровнем доходов, склонных к спортивному стилю вождения, для поездок в зоне город, пригород, круиз.
- ЛАДА КАЛИНА универсал – на широкий круг потребителей со средним уровнем доходов для пассажирских и грузопассажирских перевозок в городах и пригородах в качестве семейного автомобиля, круиз.

ЛАДА КАЛИНА

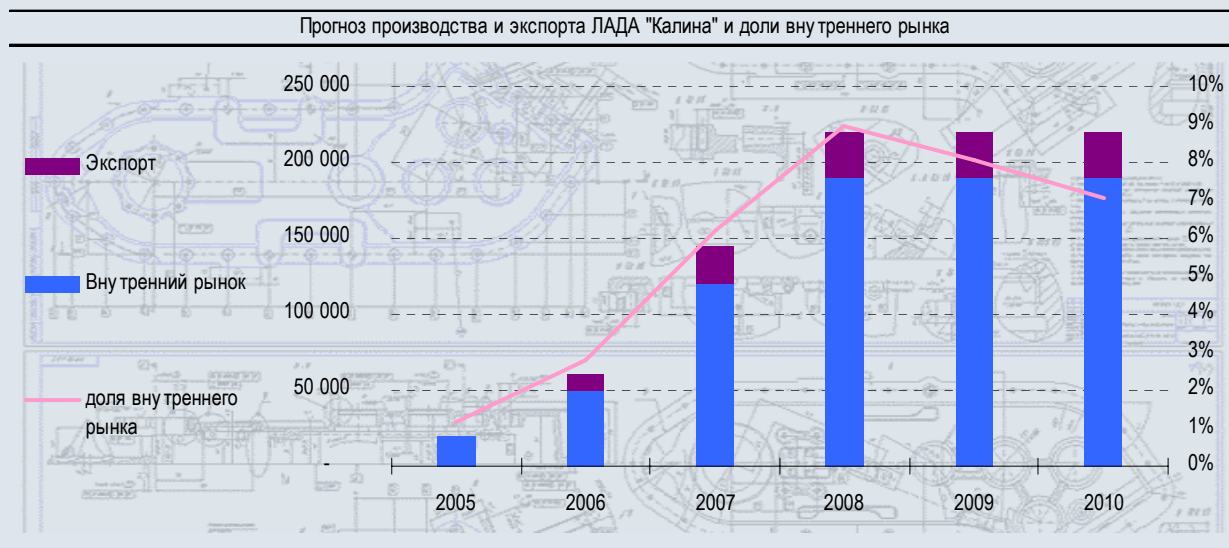


Все автомобили имеют вместимость 5 человек, высокую посадку, удобство входа-выхода и улучшенную обзорность для движения в потоке и парковки в стесненных условиях.

Автомобили семейства «КАЛИНА» комплектуются двигателями с улучшенными характеристиками, имеют более эффективную тормозную систему, электроусилитель рулевого управления, комфортабельный салон, в котором предусмотрена возможность установки кондиционера и радиооборудования.

Автомобили семейства имеют три уровня исполнения по отделке и оснащению оборудованием: "Стандарт", "Норма", "Люкс". Базовая отпускная цена «Калины» составляет 200 тыс. рублей (около 7 тыс. долларов США).

В перспективе планируется производить до 220 000 автомобилей семейства «КАЛИНА» в год. Ниже представлен план производства автомобилей «КАЛИНА»:



Суммарный объем инвестиционных потребностей для реализации проекта «КАЛИНА» составляет 607.9 млн. долларов США, в том числе более 508 млн. долларов, необходимых для технического переоснащения производства. К началу мая 2005 года объем инвестиций в проект составил свыше 433 млн. долларов США, а дальнейшие инвестиции составят порядка 175 млн. долларов.

Автомобиль LADA PRIORA – является новой версией автомобилей класса «С» с улучшенным дизайном и повышенным качеством изготовления.

Автомобили LADA PRIORA предназначены для удовлетворения индивидуальных, семейных и служебных транспортных потребностей с ориентацией по группам потребителей:

- впервые покупающие автомобиль;
- покупающие автомобиль взамен автомобилей семейства LADA 110 и более ранних моделей LADA.

В семействе автомобилей LADA PRIORA предусмотрены следующие модификации:

- LADA PRIORA седан с общими габаритными размерами, близкими к автомобилю LADA 110 и его модификациям;
- LADA PRIORA универсал с общими габаритными размерами, близкими к автомобилю LADA 111;
- LADA PRIORA хэтчбек с общими габаритными размерами, близкими к автомобилю LADA 112 и его модификациям.

Автомобиль LADA PRIORA имеет более эффективную тормозную систему, электроусилитель рулевого управления,



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ОАО «АВТОВАЗ»

электроусилитель рулевого управления, современный, удобный и комфортабельный салон, в котором предусмотрена возможность установки кондиционера и радиооборудования.

Автомобиль Lada Priora является наиболее современной моделью среди отечественных автомобилей и превосходит многие европейские аналоги по коэффициенту лобового сопротивления. Автомобиль соответствует современным европейским требованиям безопасности по боковому наезду и фронтальному удару со смещением. В систему обеспечения безопасности входят также ремни безопасности с дополнительным фиксатором, надувная подушка безопасности водителя и подушка безопасности пассажира.

Детали кузова, подверженные коррозии, изготовлены из оцинкованного металла. Совместно с применяемыми в настоящее время методами антикоррозионной защиты это позволяет обеспечить стойкость кузова от сквозной коррозии в течение 6 лет. Каркас кузова автомобиля LADA PRIORA адаптирован под установку силовых агрегатов как внешней поставки, так и производства ОАО «АВТОВАЗ».

LADA PRIORA



Производство автомобилей LADA PRIORA в объеме 235 тыс. автомобилей в год, планируется разместить на существующих переоборудованных дополнительных площадях. Переход со старой (LADA 110) на новую модель (LADA PRIORA) будет происходить методом частичного вытеснения без снижения объемов производства.

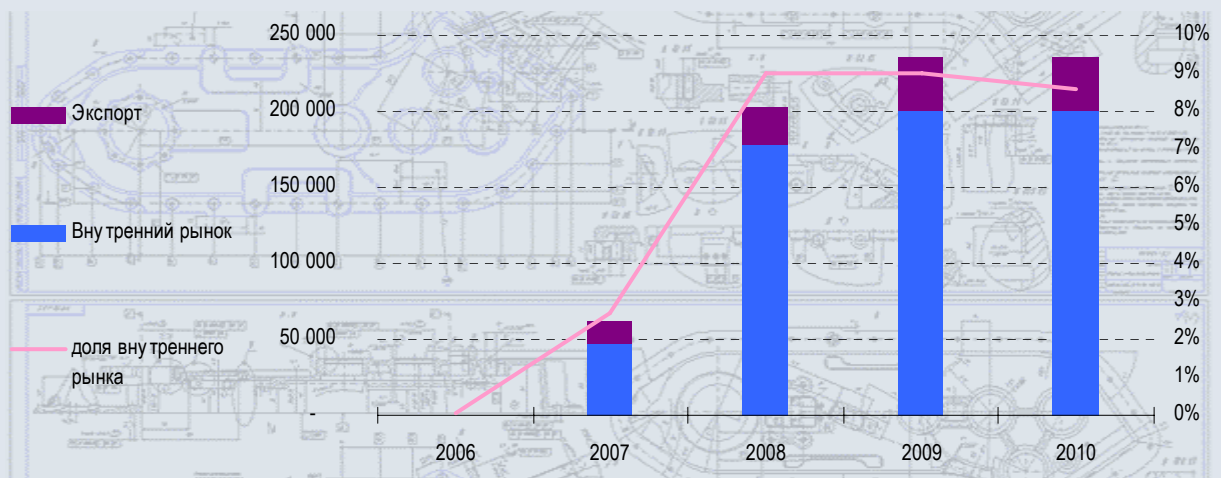
Для этого предусмотрены конструкторские решения по унификации каркаса кузова, обеспечивающие возможность установки как существующих, так и новых крыльев, капота и фар.

Общая сумма потребности в инвестициях для реализации проекта LADA PRIORA составляет 132.7 млн. долларов США, основная часть которых планируется для технического переоснащения производства. В ходе подготовки к производству потребуется осуществить НИОКР на сумму 17.9 млн. долларов США.

К настоящему моменту сумма инвестиций в проект составила порядка 2.2 млн. долларов, а дальнейшие инвестиции превысят 130 млн. долларов США.

Производство LADA PRIORA планируется начать в 2006 году, когда будет выпущено 570 машин, а к 2009 году АВТОВАЗ выйдет на плановую мощность в объеме 235 тыс. автомобилей, из которых 35 тыс. планируется поставлять на экспорт.

Прогноз производства и экспорта LADA PRIORA и доли внутреннего рынка





ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ ОАО «АВТОВАЗ»

ФИНАНСОВЫЙ ОБЗОР ЗА 2002-2004 ГГ.

В течение последних трех лет ОАО «АВТОВАЗ» показывало положительную динамику основных финансовых показателей. Рост выручки в 2004 году составил 17.3% по сравнению с 2003 годом при росте себестоимости всего на 14.6%. Чистая прибыль компании выросла более чем на 20%. Рост валюты баланса ОАО «АВТОВАЗ» составил 4.5%.

Основные финансовые показатели ОАО "АВТОВАЗ" в 2002-2004 гг., в млн. рублей

	2002	2003	2004	2004 к 2003	2004 к 2002
Выручка	92 270	107 381	125 976	17.3%	36.5%
Себестоимость	80 002	93 724	107 364	14.6%	34.2%
Прибыль от продаж	9 828	10 156	13 415	32.1%	36.5%
Чистая прибыль	545	4 655	5 600	20.3%	927.5%
Активы	100 655	103 952	108 622	4.5%	7.9%
Собственный капитал	41 843	44 247	45 526	2.9%	8.8%
Суммарный долг	13 047	16 951	19 474	14.9%	49.3%

В 2004 году выручка АВТОВАЗа составила почти 126 млрд. рублей (\$4.4 млрд. по среднегодовому курсу), увеличившись за год на 17.3%, а за 2 года – на 36.5%. При этом рост себестоимости ОАО «АВТОВАЗ» за двухлетний период составил 34.2%, что позволяет говорить о сохранении контроля над издержками.

В структуре выручки ОАО «АВТОВАЗ» наибольшую долю – около 87% - занимают продажи автомобилей и сборочных автокомплектов. На долю запасных частей приходится около 3% выручки ОАО «АВТОВАЗ». Структура себестоимости автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» наибольшую долю – около 53.5% - занимают комплектующие изделия.

Валовая прибыль АВТОВАЗа в 2004 году выросла на 36.3% по сравнению с 2004 годом. При этом валовая рентабельность компании увеличилась с 12.7% до 14.8%, что указывает на повышение эффективности производства. Рост коммерческих расходов, которые в 2004 году составили 5.2 млрд. рублей (+48.4% к 2003 году) был вызван увеличением затрат на перевозку автомобилей в размере более 1 млрд. рублей. При этом, АВТОВАЗ сумел сохранить высокий уровень рентабельности продаж, но и увеличить его на 1.2% по сравнению с 2003 годом.

Прибыль до налогообложения ОАО «АВТОВАЗ» выросла по итогам 2004 года на 26% до уровня 8.32 млрд. рублей, а чистая прибыль составила 5.6 млрд. рублей, увеличившись за год на 20% и превысив показатель 2002 года более чем в 10 раз. При этом рентабельность компании по прибыли до налогообложения и чистой прибыли выросла в течение года на 40 и 10 б.п. до 6.6% и 4.4% соответственно. Рост чистой рентабельности по сравнению с 2002 годом составил 3.8%.

Показатели рентабельности ОАО "АВТОВАЗ" в 2002-2004 гг.

Показатель	2002	2003	2004
Валовая рентабельность	13.3%	12.7%	14.8%
Рентабельность продаж	10.7%	9.5%	10.6%
Доналоговая рентабельность	3.0%	6.2%	6.6%
Чистая рентабельность	0.6%	4.3%	4.4%

В структуре активов ОАО «АВТОВАЗ» преобладают внеоборотные активы, на которые по итогам 2004 года пришлось более 66% валюты баланса. Основной статьей внеоборотных активов являются основные средства, которые составляют около 43% валюты баланса компании. Стоимость основных средств ОАО «АВТОВАЗ» составила по итогам года 46.926 млрд. рублей, из которых около 59% приходится на здания и сооружения, а 40% - на машины и оборудование. Общий размер амортизации основных средств АВТОВАЗа в 2004 году составил 4 млрд. рублей при том, что стоимость введенных в эксплуатацию основных средств составила 6.3 млрд. рублей. Стоимость незавершенного строительства ОАО «АВТОВАЗ» по итогам года составила 15.8 млрд. рублей.

Ниже в таблице представлена структура активов ОАО «АВТОВАЗ»:

Структура активов ОАО "АВТОВАЗ" в 2003-2004 гг., в млн. рублей			
Показатель	2003	2004	доля, %
Оборотные активы	34 300	36 716	33.8%
Запасы	14 786	14 841	13.7%
Дебиторская задолженность (< 12 мес.)	862	493	0.5%
Дебиторская задолженность (> 12 мес.)	7 918	6 988	6.4%
НДС по приобретенным ценностям	4 125	5 102	4.7%
Краткосрочные финансовые вложения	5 684	7 278	6.7%
Денежные средства	925	2 014	1.9%
Прочие оборотные активы	-	-	0.0%
Внеоборотные активы	69 652	71 906	66.2%
Нематериальные активы	79	44	0.0%
Основные средства	48 789	46 926	43.2%
Незавершенное строительство	14 190	15 814	14.6%
Долгосрочные финансовые вложения	4 566	5 228	4.8%
Прочие внеоборотные активы	2 028	4 541	4.2%
Активы всего	103 952	108 622	100.0%

В структуре пассивов ОАО «АВТОВАЗ» наибольшую долю – 42% - занимают собственные средства, которые на конец прошлого года составили 45.5 млрд. рублей. На долю уставного и добавочного капитала, которые составляют 16.06 млрд. и 35.78 млрд. рублей соответственно, приходится 48% валюты баланса компании. Таким образом, основным источником финансирования активов ОАО «АВТОВАЗ» является собственный капитал общества.

Долгосрочные обязательства ОАО «АВТОВАЗ» составили на конец прошлого года 26% валюты баланса, достигнув уровня 28.45 млрд. рублей. Доля краткосрочных обязательств составила 32%.

Структура пассивов ОАО "АВТОВАЗ" в 2003-2004 гг., в млн. рублей			
Показатель	2003	2004	доля, %
Капитал и резервы	44 247	45 526	41.9%
Уставный капитал	16 062	16 062	14.8%
Добавочный капитал	39 313	35 784	32.9%
Резервный капитал	152	385	0.4%
Долгосрочные обязательства, в том числе:	28 021	28 449	26.2%
займы и кредиты	9 888	10 791	9.9%
Краткосрочные обязательства, в том числе:	31 684	34 647	31.9%
займы и кредиты	7 063	8 683	8.0%
кредиторская задолженность	23 055	23 401	21.5%
Пассивы всего	103 952	108 622	100.0%

Суммарный долг ОАО «АВТОВАЗ» на конец прошлого года составил 19.47 млрд. рублей, из которых более 55% являются долгосрочным долгом компании. Для сравнения по итогам 2002 года доля долгосрочных заимствований в структуре долга АВТОВАЗа составляла всего 26%.

Отношение долга компании к собственному капиталу составило на конец года 43%, против 38% годом ранее и 31% по итогам 2004 года. Тем не менее, рост данного соотношения нивелируется, с одной стороны, улучшение структуры долга,



а, с другой стороны, - незначительным размером долга по сравнению с масштабом деятельности компании. Так, выручка АВТОВАЗа превышает суммарный долг в 6.5 раз. Ниже в таблице представлены динамика показателей долговой нагрузки, структуры капитала и ликвидности ОАО «АВТОВАЗ»:

Показатели долговой нагрузки, структуры капитала и ликвидности ОАО "АВТОВАЗ" в 2002-2004 гг.			
Показатель	2002	2003	2004
Суммарный долг, в млн. рублей	13 047	16 951	19 474
Долг / собственный капитал	31.2%	38.3%	42.8%
Долгосрочный долг / суммарный долг	26.1%	58.3%	55.4%
Собственный капитал / активы	41.6%	42.6%	41.9%
Суммарный долг / прибыль до налогообложения	4.65	2.56	2.34
Краткосрочный долг / прибыль до налогообложения	3.44	1.07	1.04
Выручка / суммарный долг	7.07	6.33	6.47
Прибыль от продаж / процентные расходы	9.66	4.04	6.85
Текущая ликвидность	0.91	1.08	1.06
Срочная ликвидность	0.44	0.62	0.63
Абсолютная ликвидность	0.10	0.21	0.27

Как видно из таблицы, прибыль до налогообложения генерируемая ОАО «АВТОВАЗ», позволяет компании полностью обслужить свой краткосрочный долг, а прибыль от продаж почти в 7 раз превышает процентные расходы компании. При этом, ликвидность АВТОВАЗа соответствует нормативному уровню: коэффициент текущей ликвидности превышает единицу, а наиболее ликвидные активы (денежные средства и краткосрочные финансовые вложения) покрывают более четверти краткосрочных обязательств компании.

В 2004 году компания стала больше уделять внимание фондовым инструментам финансирования, разместив облигационный заем и выпуск кредитных нот на общую сумму 7.3 млрд. рублей. Ниже представлена структура долга ОАО «АВТОВАЗ».

Структура долга ОАО "АВТОВАЗ" на 31 декабря 2004 года, в млн. рублей		
кредитор	2003	2004
Краткосрочный долг		
Кредитные ноты (CLN)	-	4 298
Сбербанк	1 225	1 275
Альфа-банк	1 000	1 230
ЗАО ЦО "АФК"	-	700
Внешэкономбанк	518	503
МДМ-Банк	968	167
Внешторгбанк	1 020	291
ЗАО "ИФК"	1 200	-
прочие кредиторы	1 138	219
Всего краткосрочный долг	7 069	8 683
Долгосрочный долг		
Deutsche Bank	7 069	6 660
Внешторгбанк	532	638
Облигационный заем 2-й серии	-	3 000
МДМ-Банк	-	333
Сбербанк	1 275	-
Альфа-банк	1 000	-
прочие кредиторы	12	160
Всего долгосрочный долг	9 888	10 791
Долг всего	16 957	19 474

Важной составной частью финансовой политики ОАО «АВТОВАЗ» является повышение эффективности бизнес процессов. Итогом проводимой компанией политики является улучшение показателей, характеризующих деловую активность общества. Так, оборачиваемость основных средств в течение двух последних лет выросла почти на 30%, составив по итогам года 2.63х. Оборачиваемость активов составила 1.16х, что на 27% выше чем в 2002 году. Оборачиваемость дебиторской задолженности сократилась с 34 дней в 2002 году до 22 дней по итогам 2004 года.

Показатели деловой активности ОАО "АВТОВАЗ" в 2002-2004 гг.

Показатель	2002	2003	2004
Оборачиваемость дебиторской задолженности в днях	33.78	29.84	21.68
Оборачиваемость основных средств в разах	2.02	2.14	2.63
Оборачиваемость активов в разах	0.92	1.03	1.16
Оборачиваемость запасов в днях	79.38	57.58	50.45

ОАО «АВТОВАЗ» является одним из крупнейших налогоплательщиков в России, на долю которого приходится 0.3% налоговых поступлений в федеральный бюджет РФ, 18% поступлений в областной бюджет Самарской области и почти половина налоговых поступлений в городской бюджет Тольятти.

Налоговые платежи ОАО "АВТОВАЗ" в 2004 году, млн. рублей

направление	2004	доля, %
Федеральный бюджет	6 928	43.0%
Областной бюджет Самарской области	3 678	22.8%
Городской бюджет Тольятти	2 379	14.8%
Пенсионный фонд	1 894	11.8%
Фонд медицинского страхования	449	2.8%
Фонд социального страхования	731	4.5%
Региональные бюджеты РФ	56	0.3%
Всего налоговые платежи	16 114	100.0%

Финансовые показатели ОАО «АВТОВАЗ» по сравнению с показателями других российских автомобильных компаний позволяют указывать на более высокий уровень кредитного качества общества.

Так, долговая нагрузка отношение долга к собственным средствам ОАО «АВТОВАЗ» составляет 0.43х, тогда как среднее значение по четырем российским автомобильным компаниям (КАМАЗ, ГАЗ, УАЗ и ИЖМАШ-Авто) составил по итогам прошлого года 1.26х. При этом в среднем выручка этих компаний в 5.3 раза превышает размер долга, тогда как у АВТОВАЗа данный показатель составляет 6.5х. Ликвидность ОАО «АВТОВАЗ» несколько ниже среднеотраслевого значения, однако показатели ликвидности соответствуют нормативным значениям. Структура долга ОАО «АВТОВАЗ» более чем у других автопроизводителей смещена в сторону долгосрочных заимствований.

Показатели долговой нагрузки и структуры капитала ОАО "АВТОВАЗ" и других автомобильных компаний в 2004 году

Показатель	Долг/капитал	Выручка/долг	Капитал/активы	Текущая лив.	Структ. долга*
АВТОВАЗ	0.43	6.47	0.42	1.06	0.55
КАМАЗ	0.25	3.49	0.72	0.97	0.37
УАЗ	0.30	6.84	0.76	2.08	0.76
ГАЗ	1.06	7.77	0.34	0.67	0.12
ИЖМАШ-Авто	3.41	3.11	0.15	1.00	0.51
Среднее, включая АВТОВАЗ	1.09	5.54	0.48	1.16	0.46
Среднее, исключая АВТОВАЗ	1.26	5.30	0.49	1.18	0.44

* отношение долгосрочного долга к суммарному долгу



Рентабельность ОАО «АВТОВАЗ», в целом, выше чем у других компаний отрасли. В частности, если валовая рентабельность АВТОВАЗа лишь на 0.4% выше среднеотраслевого значения, то рентабельность продаж и доналоговая рентабельность выше на 4.9% и 4.7% соответственно.

Показатели рентабельности ОАО "АВТОВАЗ" и других автомобильных компаний в 2004 году

рентабельность ->	Валовая	Продаж	Доналоговая	Чистая
АВТОВАЗ	14.8%	10.7%	6.6%	4.5%
КАМАЗ	15.7%	7.9%	0.8%	0.1%
УАЗ	21.1%	6.2%	3.4%	2.7%
ГАЗ	9.1%	4.0%	1.3%	0.2%
ИЖМАШ-Авто	11.7%	4.8%	2.1%	1.4%
Среднее, включая АВТОВАЗ	14.5%	6.7%	2.8%	1.8%
Среднее, исключая АВТОВАЗ	14.4%	5.7%	1.9%	1.1%

РЕЗУЛЬТАТЫ 1 КВАРТАЛА 2005 ГОДА

По итогам 1 квартала выручка ОАО «АВТОВАЗ» выросла примерно на 1% по сравнению с аналогичным периодом 2004 года. Прибыль от продаж снизилась на 37.8%, составив 2.56 млрд. рублей, что соответствует рентабельности продаж на уровне 8.6% годовых. Данный показатель на 5.4% ниже уровня 2004 года, однако выше уровня 1 квартала 2003 года на 2.6%. Чистая прибыль компании сократилась в 6.5 раз, составив по итогам квартала 350 млн. рублей.

Финансовые показатели ОАО "АВТОВАЗ" в 1 квартале 2002-2005 гг., в млн. рублей

	1 кв. 2003	1 кв. 2004	1 кв. 2005	2005 к 2004	2005 к 2003
Выручка	22 568	29 472	29 730	0.9%	31.7%
Себестоимость	20 617	24 235	26 029	7.4%	26.3%
Прибыль от продаж	1 357	4 111	2 556	-37.8%	88.4%
Прибыль до налогообложения	200	3 045	1 027	-66.3%	413.5%
Чистая прибыль	8	2 284	350	-84.7%	4275.0%
Выручка за квартал / годовая выручка	21%	23%	-	-	-
Валовая рентабельность	8.6%	17.8%	12.4%	-5.3%	3.8%
Рентабельность продаж	6.0%	13.9%	8.6%	-5.4%	2.6%
Доналоговая рентабельность	0.9%	10.3%	3.5%	-6.9%	2.6%
Чистая рентабельность	0.0%	7.7%	1.2%	-6.6%	1.1%

Снижение темпов роста выручки и прибыли в 1 квартале 2005 года обусловлено как замедлением темпов роста продаж по рынку в целом, так и частичной переориентацией потребителей на иномарки.

В то же время необходимо отметить, что для АВТОВАЗа 1-й квартал традиционно является наименее успешным. В частности, в 2004 году доля выручки в 1 квартале в годовой выручке составила 23.4%, а в 2003 году – 21%. В среднем в течение 2000-2004 гг. на первый квартал приходилось порядка 23% годовой выручки компании.

Валюта баланса ОАО «АВТОВАЗ» в 1 квартале 2005 года увеличилась на 1.12%, составив 107.159 млрд. рублей. Совокупный долг ОАО «АВТОВАЗ» увеличился на 3.2%, составив на конец квартала 20.094 млрд. рублей. В структуре долга большая часть (53%) по-прежнему приходится на долгосрочные заимствования.

Основные коэффициенты долговой нагрузки компании в течение первых 3 месяцев 2005 года остались практически неизменными. Отношение долга к собственному капиталу составило 46.5%.

Коэффициенты ликвидности также остались в пределах нормативных значений: текущая ликвидность компании на конец 1 квартала 2005 года составила 1.06х, а срочная ликвидность (без учета запасов) – 0.63х.

Ниже приводятся основные показатели баланса, долговой нагрузки и ликвидности ОАО «АВТОВАЗ» по итогам 1 квартала 2005 года:

Баланс ОАО "АВТОВАЗ" на конец 1 квартала 2005 гг., в млн. рублей			
Показатель	31 декабря 2004	31 марта 2005	доля, %
Внеоборотные активы	69 255	69 462	64.8%
Основные средства	44 275	45 347	42.3%
Долгосрочные финансовые вложения	5 228	5 234	4.9%
Незавершенное строительство	15 814	14 849	13.9%
Оборотные активы	36 716	37 697	35.2%
Запасы	14 841	15 477	14.4%
Дебиторская задолженность (более 12 мес.)	493	459	0.4%
Дебиторская задолженность (до 12 мес.)	6 988	7 946	7.4%
Краткосрочные финансовые вложения	7 278	7 604	7.1%
Денежные средства	2 014	1 123	1.0%
Активы всего	105 971	107 159	100.0%
Капитал и резервы	42 875	43 226	40.3%
Уставный капитал	16 062	16 062	15.0%
Добавочный капитал	33 107	33 107	30.9%
Долгосрочные обязательства, в том числе:	28 449	28 473	26.6%
займы и кредиты	10 791	10 644	9.9%
Краткосрочные обязательства, в том числе:	34 647	35 460	33.1%
займы и кредиты	8 683	9 450	8.8%
кредиторская задолженность	23 401	23 625	22.0%
Пассивы всего	105 971	107 159	100.0%

Показатели долговой нагрузки, структуры капитала и ликвидности ОАО "АВТОВАЗ" в на конец 1 квартала 2005				
Показатель	31 декабря 2004	31 марта 2005	изменение	
Сумарный долг, в млн. рублей	19 474	20 094	3.2%	
Долг / собственный капитал	45.4%	46.5%	1.1%	
Долгосрочный долг / суммарный долг	55.4%	53.0%	-2.4%	
Собственный капитал / активы	40.5%	40.3%	-0.1%	
Текущая ликвидность	1.06	1.06	0.00	
Срочная ликвидность	0.63	0.63	-	0.00
Абсолютная ликвидность	0.27	0.25	-	0.02



ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА 2004 ГОД

БАЛАНСОВЫЙ ОТЧЕТ ПО РСБУ (В МЛН. РУБЛЕЙ) НА 31 ДЕКАБРЯ 2004 ГОДА

АКТИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
	1	2	3
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	79	44
Основные средства	120	45 100	46 926
Незавершенное строительство	130	14 190	15 814
НИОКР	131	1 937	3 188
Доходные вложения в материальные ценности	135	90	59
Долгосрочные финансовые вложения , в том числе:	140	4 566	5 228
инвестиции в дочерние общества	141	2 929	3 576
Отложенные налоговые активы	145	-	-
Прочие внеоборотные активы	150	1	647
Итого по разделу I	190	65 963	71 906
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы, в том числе:	210	14 786	14 841
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	8 342	7 951
затраты в незавершенном производстве (издержках обращения)	213	3 633	4 080
готовая продукция и товары для перепродажи	214	2 082	2 194
товары отгруженные	215	42	235
расходы будущих периодов	216	603	305
прочие запасы и затраты	217	84	76
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	4 125	5 102
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты), в том числе:	230	862	493
покупатели и заказчики	231	205	179
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты), в том числе:	240	7 918	6 988
покупатели и заказчики	241	4 706	4 601
Краткосрочные финансовые вложения	250	5 684	7 278
Денежные средства	260	925	2 014
Итого по разделу II	290	34 300	36 716
БАЛАНС	300	100 263	108 622

П А С С И В			
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	16 062	16 062
Добавочный капитал	420	36 130	35 784
Резервный капитал, в том числе:	430	152	385
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	152	385
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	-11 786	-6 705
Итого по разделу III	490	40 558	45 526
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	510	9 888	10 791
Отложенные налоговые обязательства	515	350	730
Прочие долгосрочные обязательства	520	17 791	16 928
Итого по разделу IV	590	28 029	28 449
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	610	7 063	8 683
Кредиторская задолженность, в том числе:	620	23 047	23 401
поставщики и подрядчики	621	15 837	16 773
задолженность перед персоналом организации	622	550	567
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	349	379
задолженность по налогам и сборам	624	1 728	1 029
прочие кредиторы	625	4 583	4 653
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	630	40	93
Доходы будущих периодов	640	68	132
Резервы предстоящих расходов	650	1 137	2 163
Условные обязательства	660	321	175
Итого по разделу V	690	31 676	34 647
БАЛАНС	700	100 263	108 622
Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства, в том числе:	910	354	497
по лизингу	911	345	491
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	920	125	182
Товары, принятые на комиссию	930	-	1
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	10 202	6 827
Обеспечения обязательств и платежей полученные	950	1 164	1 636
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960	1 337	6 234
Износ жилищного фонда	970	27	36
Основные средства, сданные в аренду по договору лизинга	985	-	73
Нематериальные активы, полученные в пользование	990	29	27



ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ ЗА 2004 ГОД ПО РСБУ (В МЛН. РУБЛЕЙ)

Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4
I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	10	125 976	107 381
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг,	20	-107 364	-93 724
Валовая прибыль	29	18 612	13 657
Коммерческие расходы	30	-5 197	-3 501
Прибыль (убыток) от продаж	50	13 415	10 156
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	60	33	17
Проценты к уплате	70	-1 959	-2 511
Доходы от участия в других организациях	80	55	64
Прочие операционные доходы, в т.ч.	90	120 621	125 894
по операциям с ценными бумагами	91	118 215	122 731
прочие	99	2 406	3 163
Прочие операционные расходы, в т.ч.	100	-121 528	-128 418
по операциям с ценными бумагами	101	-118 626	-122 774
начисленные налоги	102	-990	-1 293
прочие	109	-1 912	-4 351
Внереализационные доходы, в т.ч.	120	3 266	7 229
курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	121	1 942	1 367
прочие	129	1 324	5 862
Внереализационные расходы, в т.ч.	130	-5 583	-5 801
курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	131	-1 405	-1 937
расходы от списания НИОКР	132	-832	-832
прочие	139	-3 346	-3 032
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	8 320	6 630
Отложенные налоговые активы	141	-	37
Отложенные налоговые обязательства	142	-157	-
Текущий налог на прибыль	150	-2 306	-1 498
Прочие	151	-257	-514
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	5 600	4 655
СПРАВОЧНО:			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	466	-130
Базовая прибыль (убыток) на акцию, в рублях	210	174	145
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	220	-	-

ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА 1 КВАРТАЛ 2005 ГОДА

БАЛАНСОВЫЙ ОТЧЕТ ПО РСБУ (В МЛН. РУБЛЕЙ) НА 31 МАРТА 2005 ГОДА

АКТИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	44	45
Основные средства	120	44 275	45 347
Незавершенное строительство	130	15 814	14 849
НИОКР	131	3 188	3 159
Доходные вложения в материальные ценности	135	59	53
Долгосрочные финансовые вложения , в том числе:	140	5 228	5 234
инвестиции в дочерние общества	141	3 576	3 576
Отложенные налоговые активы	145	-	-
Прочие внеоборотные активы	150	647	775
Итого по разделу I	190	69 255	69 462
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы, в том числе:	210	14 841	15 477
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	7 951	7 920
затраты в незавершенном производстве (издержках обращения)	213	4 080	4 625
готовая продукция и товары для перепродажи	214	2 194	2 280
товары отгруженные	215	235	280
расходы будущих периодов	216	305	297
прочие запасы и затраты	217	76	75
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	5 102	5 088
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты), в том числе:	230	493	459
покупатели и заказчики	231	179	141
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты), в том числе:	240	6 988	7 946
покупатели и заказчики	241	4 601	5 407
Краткосрочные финансовые вложения	250	7 278	7 604
Денежные средства	260	2 014	1 123
Итого по разделу II	290	36 716	37 697
БАЛАНС	300	105 971	107 159



П А С С И В			
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	16 062	16 062
Добавочный капитал	420	33 107	33 107
Резервный капитал, в том числе:	430	385	385
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	385	385
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	-6 679	-6 328
Итого по разделу III	490	42 875	43 226
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	510	10 791	10 644
Отложенные налоговые обязательства	515	730	1 002
Прочие долгосрочные обязательства	520	16 928	16 827
Итого по разделу IV	590	28 449	28 473
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	610	8 683	9 450
Кредиторская задолженность, в том числе:	620	23 401	23 625
поставщики и подрядчики	621	16 773	17 595
задолженность перед персоналом организации	622	567	609
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	379	416
задолженность по налогам и сборам	624	1 029	1 210
прочие кредиторы	625	4 653	3 795
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	630	93	90
Доходы будущих периодов	640	132	136
Резервы предстоящих расходов	650	2 163	1 985
Условные обязательства	660	175	174
Итого по разделу V	690	34 647	35 460
БАЛАНС			
Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства, в том числе:	910	497	621
по лизингу	911	491	615
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	920	182	255
Товары, принятые на комиссию	930	1	1
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	6 827	5 674
Обеспечения обязательств и платежей полученные	950	1 636	2 504
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960	6 234	6 188
Износ жилищного фонда	970	36	36
Основные средства, сданные в аренду по договору лизинга	985	73	73
Нематериальные активы, полученные в пользование	990	27	26

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ ЗА 1 КВАРТАЛ 2005 ГОДА ПО РСБУ (В МЛН. РУБЛЕЙ)

Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4
I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	10	29 730	29 472
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг,	20	-26 029	-24 235
Валовая прибыль	29	3 701	5 237
Коммерческие расходы	30	-1 145	-1 126
Прибыль (убыток) от продаж	50	2 556	4 111
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	60	6	3
Проценты к уплате	70	-482	-503
Доходы от участия в других организациях	80	1	-
Прочие операционные доходы, в т.ч.	90	27 196	29 466
по операциям с ценными бумагами	91	27 139	28 624
прочие	99	57	842
Прочие операционные расходы, в т.ч.	100	-27 503	-29 825
по операциям с ценными бумагами	101	-27 200	-28 688
прочие	109	-303	-1 137
Внереализационные доходы в т.ч.	120	442	537
курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	121	377	440
прочие	129	65	97
Внереализационные расходы, в т.ч.	130	-1 189	-744
курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	131	-394	-352
прочие	139	-795	-392
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	1 027	3 045
Отложенные налоговые активы	141		
Отложенные налоговые обязательства	142	-271	-83
Текущий налог на прибыль	150	-234	-748
Прочие	151	-172	70
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	350	2 284
СПРАВОЧНО:			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	258	100
Базовая прибыль (убыток) на акцию, в рублях	210	-	-
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	220	-	-

