

размещения своих заводов. В конце 2014 года с запуском на заводе в Петербурге новых цехов штамповки и производства пластиковых деталей уровень локализации производства автомобиля Toyota Camry (пока единственной модели, выпускаемой на заводе) составит 30%, отмечает представитель предприятия.

АМЕРИКАНСКИЙ ОПТИМИЗМ Если ситуацию с производством на заводах Toyota, Nissan и Hyundai можно охарактеризовать как относительно стабильную (несмотря на то, что определенные изменения производственного графика были и на Nissan), то на заводах американских автоконцернов General Motors и Ford, которые объявляли о сокращении рабочих смен и неоднократно вводили простои, дела обстоят хуже. На это в значительной мере повлияло снижение реализации продукции: продажи GM за восемь месяцев просели на 24,4%, Ford — на 42,8%.

Ford отказываться от производственных площадок в РФ, а также от интеграции местных компонентов в свои автомобили не планирует. «Подобная бизнес-модель позволяет нам все меньше зависеть от валютных рисков, а также повышать наши возможности по адаптации автомобилей специально для нужд российского покупателя», — говорят в компании.

Автопроизводитель намерен довести уровень локализации своей продукции до 60% к 2018 году с учетом всех трех своих площадок — во Всеволожске, Набережных Челнах и Елабуге.

С момента работы начала СП в 2011 году Ford Sollers привлек 17 международных компаний, которые начали или расширили деятельность в РФ. Основной потенциал в Ford Sollers видят в локализации сырья: сейчас у СП 15 таких поставщиков.

General Motors актуальный уровень локализации моделей на своем заводе в Петербурге не уточняет: в июле 2012 года он достигал 20%, к 2018 году должен составлять 60%.

В рамках осуществления и развития производства на петербургском заводе у GM есть потенциал взаимодействия с 45 поставщиками: с некоторыми из них заключены контракты, с другими ведутся переговоры, говорит представитель завода.

Одна из основных трудностей в работе с российскими производителями автокомпонентов — недостаточно развитые навыки управления проектами и отсутствие системного подхода, считают в GM. Кроме того, особого внимания требует внедрение и улучшение системы менеджмента качества.

ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ Менеджмент качества является основной проблемой привлечения поставщиков для всех автосборочных предприятий, есть требования, к которым пока не готовы местные компании, полагает генеральный директор агентства «Auto-Dealer-СПб» Михаил Чаплыгин.

Еще одной проблемой для привлечения иностранных поставщиков, если речь идет о Петербурге, является отсутствие инженерно подготовленных территорий. «В Ленобласти власти, наоборот, делают шаги по привлечению инвесторов, создавая для них комфортные условия „входа“, — говорит он.

По словам господина Чаплыгина, иностранным поставщикам целесообразно размещать свои заводы в регионе, если



АЛЕКСАНДР КОРИКОВ

СУЩЕСТВЕННОЙ ПРОБЛЕМОЙ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВ ИНОСТРАННЫХ ПОСТАВЩИКОВ В РОССИИ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЕТСЯ ТО, ЧТО ОБЪЕМ РОССИЙСКОГО АВТОРЫНКА НЕДОСТАТОЧНО БОЛЬШОЙ ПО СРАВНЕНИЮ С РЫНКАМИ ДРУГИХ СТРАН БРИКС, КУДА ИНОСТРАННЫЕ ПОСТАВЩИКИ ИНВЕСТИРУЮТ БОЛЕЕ АКТИВНО

объем производства завода-заказчика начинается от 100 тыс. автомобилей в год. Со стороны властей меры поддержки локализации могут заключаться в развитии инфраструктуры территорий и налоговых льготах, считает эксперт. «Есть и помощь извне в этом вопросе — например, падение курса рубля, что увеличивает стоимость импортируемых компонентов, а, соответственно, и производимых автомобилей», — добавляет он.

Проблемой для размещения в РФ заводов иностранных поставщиков является недостаточное технологическое совершенство российских компаний, с которыми можно было бы сотрудничать, отмечает руководитель комитета по развитию малого и среднего бизнеса и выставочной деятельности Национальной ассоциации производителей автокомпонентов (НАПАК) Майя Свиридова.

Поставщику нетрудно подобрать участок для размещения своего производства в СЗФО: если в Петербурге действительно есть определенный дефицит, то в Ленобласти активно развиваются новые территории, соглашается она с господином Чаплыгиным. «Вопрос состоит в том, будет ли это проект brownfield или greenfield, а это, в свою очередь, зависит от того, какие технологические процессы на площадке планируется осуществлять», — отмечает госпожа Свиридова.

Несмотря на то, что в связи с экономической ситуацией процесс локализации немного замедлился, для иностранных автоконцернов, у которых есть заводы в РФ, он необратим, отмечает представитель НАПАК.

В том, что процессы локализации автомобилей и развития производств будут продолжаться, солидарен с экспертами ведущий аналитик агентства «Автостат» Азат Тимерханов. По его словам, сценарий за-

крытия автозаводов в 2018 году из-за того, что они не смогут достигнуть необходимого уровня локализации своих автомобилей, крайне низок. «Выше вероятность того, что скорее могут пересмотреть правила игры, чем прекратить выпуск автомобилей на функционирующих заводах. К тому же в нынешних геополитических и экономических условиях многое еще может кардинально измениться», — говорит он.

ОСОБЫЙ СТИМУЛ Одним из способов стимулирования локализации производства представители российских властей разного уровня называют использование территорий особых экономических зон (ОЭЗ). Директор департамента особых экономических зон, проектов развития регионов и моногородов Минэкономразвития Андрей Соколов в качестве одной из моделей предлагал схему, при которой территории автозаводов Петербурга и Ленобласти могут быть включены в состав ОЭЗ «Санкт-Петербург», а площадкой для развития автокомпонентов станет ОЭЗ «Моглино» в Псковской области.

Реализовать такую модель можно будет после внесения поправок в закон об ОЭЗ, которые позволят создавать зоны смешанного типа, соответствующие предложения в настоящее время обсуждаются в Госдуме.

В ОЭЗ «Моглино» отмечают, что производители автокомплектующих проявляют определенный интерес к площадке. «Мы регулярно принимаем делегации европейского и азиатского бизнеса. В основном это производители автокомплектующих и строительных материалов», — говорит генеральный директор управляющей компании ОЭЗ Ольга Торбич. К концу 2015 года в ОЭЗ планируется сформировать готовые производственные площадки с типовыми характеристиками. В настоящее время

бизнес-проект по размещению в ОЭЗ разрабатывает сингапурский производитель автокомпонентов Amtek Engineering Ltd.

Эксперты и автопроизводители с осторожностью оценивают эффективность мер, связанных с развитием ОЭЗ по направлению автопроизводства и локализации автокомпонентов. «Условия ОЭЗ оптимальны при растущей экономике, поэтому пока что эффект этой возможной меры непонятен — снизится ли стоимость выпускаемых автомобилей после того, как заводы получат этот статус? Или это направлено только на то, чтобы они быстрее отбили инвестиции и вышли в прибыль?» — задается вопросом Михаил Чаплыгин.

ОЭЗ является эффективным инструментом поддержки государства и может представлять интерес для автопроизводителей, однако преференции устанавливаются для каждой ОЭЗ индивидуально и содержат ряд ограничений, поэтому к вопросу о придании территории завода статуса ОЭЗ нужно подходить очень внимательно, говорит представитель Nissan.

Преференции резидентам ОЭЗ предоставляются при запуске новых инвестиционных проектов, действующие производства не могут ими воспользоваться, отмечает директор по связям с органами государственной власти ООО «Скания-Русь» Яна Аржанова. «Статус резидента ОЭЗ может иметь положительный эффект в случае реализации новых проектов, расширения производства, а также в синергии с другими мерами государственной поддержки. Для нормализации ситуации и повышения конкурентоспособности петербургского автокластера необходим комплексный стратегический подход с федеральным и региональным госучастием», — подчеркивает она. Точечными мерами, считает представитель Scania, изменить ситуацию не получится. ■