

АВТОКЛАСТЕР ДАЛ ЗАДНИЙ ХОД

ВЗЯВШЕЕ РЕЗВЫЙ СТАРТ СТАНОВЛЕНИЕ МОЛОДОЙ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ К КОНЦУ 2008 ГОДА ОСТАНОВИЛОСЬ. РАЗВИТИЕ РЯДА АВТОСБОРОЧНЫХ ПРОЕКТОВ НАРЯДУ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ НЕКОТОРЫХ ЗАВОДОВ ПО ВЫПУСКУ АВТОКОМПОНЕНТОВ ЗАМОРОЖЕНО ДО ЛУЧШИХ ВРЕМЕН. СТАНУТ ЛИ ПОСЛЕДСТВИЯ КРИЗИСА ПЛАЧЕВНЫМИ ДЛЯ МЕСТНОГО АВТОПРОМА ИЛИ СИТУАЦИЯ В ЭКОНОМИКЕ ЛИШЬ ОТСРОЧИТ РЕАЛИЗАЦИЮ АМБИЦИОЗНЫХ ПЛАНОВ, ПОКАЖЕТ 2009 ГОД.

МИХАИЛ СЕРОВ

На Россию экономический кризис обрушился лишь осенью прошлого года. До этого момента в Петербурге шло активное планирование развития местного автопрома. Пул из пяти автоконцернов, решившихся выпускать свои автомобили в Петербурге и включающий Toyota, General Motors, Nissan, Suzuki и Hyundai, городская администрация окончательно сформировала еще в декабре 2007 года. Следующей ответственной задачей для города стало привлечение производителей автомобильных компонентов. Поставщики отвечали взаимностью и интенсивно изучали возможность строительства своих предприятий в Петербурге или Ленобласти, где наращивал мощности Ford. Подписывались предварительные и вполне конкретные соглашения. Казалось, инерция, по которой поставщики двигаются в регион, уже не требует от властей повышенного к ним внимания. Зато хорошие бизнес-возможности от внимания к производителям автокомпонентов увидели частные инвесторы. В городе и области возникло сразу несколько частных проектов по строительству технопарков для нужд предприятий автопрома.

Предпосылок для инвестиций в такие проекты было предостаточно. В ведении города свободных промышленных территорий практически не осталось, а количество производителей, желающих разместить свои предприятия в Петербурге, увеличилось. Поставщики ориентировались на ажиотаж (вызванный невероятным ростом спроса на автомобили в России) среди автопроизводителей, стремящихся быстро построить свои заводы и активно наращивать их мощности.

Однако уже осенью грандиозные планы разбились о стену кризиса. Заморозила строительство завода компания Suzuki. Некоторые эксперты считают, что она может и вовсе не построить свой завод в России. Но даже если японцы от проекта не откажутся, его реализация, вероятно, возобновится через год-два. Хотя ранее завод планировалось запустить к 2010 году. Отказалась от строительства второй очереди завода и компания Toyota. Хотя еще в августе руководство компании говорило о возможном расширении модельного ряда, производимого в Петербурге. На всеволжском заводе Ford, похоже, уже не намерены увеличивать объемы производства в 2009 году до 125 тыс. автомобилей. Поставщики, которые ориентировались на прежние планы этих компаний, теперь также вынуждены приостанавливать свои проекты.

В связи с этим от строительства технопарков для автомобильных поставщиков пришлось отказываться и частным инвесторам. Например, Банк ВТБ планировал построить такой технопарк в промзоне Марьино, но в итоге выставил предназначенный для этих целей участок на продажу.



САМЫМ КРУПНЫМ СОБЫТИЕМ ДЛЯ АВТОРЫНКА ПЕТЕРБУРГА В 2008 ГОДУ СТАЛ НОЯБРЬСКИЙ ЗАПУСК ЗАВОДА GENERAL MOTORS В ШУШАРАХ

Отметим, что осенью хорошие новости все же еще были. В ноябре завод в Петербурге запустила компания General Motors, а в начале декабря город наконец согласовал с семью корейскими компаниями — поставщиками Hyundai вопрос строительства их заводов в Петербурге. Правда, эти события происходили скорее по инерции и уже с рядом оговорок. К примеру, чтобы договориться с корейцами, городу пришлось пойти на существенные уступки, которые ранее считались неприемлемыми. В конце же декабря стало понятно, что многие автомобильные заводы в России не то что не готовы далее наращивать мощности, но и не в состоянии продавать даже те объемы, которые выпускают сейчас. Всеволжский завод Ford остановил конвейер с 24 декабря по 21 января из-за снижения спроса на автомобили. С 20 декабря остановился завод GM, 12 января он возобновил производство, однако в компании сообщили, что с февраля предприятие будет работать три дня в неделю. О каких-либо внеплановых остановках производства не сообщали лишь в Toyota. Одна-

ко завод японской компании еще далек от плановых объемов производства. По некоторым данным, за 2008 год Toyota выпустила в Петербурге всего 1,5 тыс. автомобилей Samru, в то время как мощности предприятия позволяют собирать 15 тыс. автомобилей (завод был запущен в декабре 2007 года).

Насколько серьезно кризис ударит по иностранным автомобильным заводам в 2009 году, можно будет судить по ряду ожидающихся событий. На первый квартал этого года запланирован запуск петербургского завода Nissan. О переносе сроков компания пока не сообщала. Но до этого Nissan планировала выпускать в Петербурге кроссовер X-Trail и седан Teana. Эксперты не исключают, что компания сперва ограничится лишь выпуском седана. Летом 2009 года GM планирует начать в Петербурге производство своей новинки — седана Chevrolet Cruze. В GM говорят, что пока данные планы сохраняются. В марте Ford планирует начать в России производство Mondeo. Однако ранее компания намеревалась сделать это еще в октябре 2008 года.

Вместе с тем, рассчитывать на прежний динамичный спрос на автомобили в России более не приходится. Резкое укрепление европейской, американской и японской валют по отношению к рублю, очевидно, приведет в этом году к неоднократному повышению цен на иномарки. Дополнительным толчком роста цен станет и повышение ввозных пошлин на новые и подержанные импортные автомобили. В совокупности с удорожанием кредитов упомянутые факторы могут привести в 2009 году к сокращению российского автомобильного рынка вплоть до 30% — по сравнению с годом предыдущим.

Однако стоит отметить, что в условиях глобального экономического кризиса повышение ввозных пошлин на новые иномарки может стать действенной мерой удержания инвесторов в России. Подобная мера, возможно, лишит иностранные автоконцерны соблазна сворачивать свои автосборочные проекты в России и заставит их, переждав бурю, увеличивать производство внутри страны. ■