

МИХАИЛ СЕРОВ,
РЕДАКТОР «Ъ-ТРАНСПОРТ»

Ford Focus, несмотря на кризис, остается самой популярной иномаркой в России. На фоне общего спада на автомобильном рынке продажи Focus продолжают расти, пусть и на символические 3% в месяц. Не случайно именно Focus, как самый конкурентный автомобиль в России, является ориентиром и головной болью других иностранных автопроизводителей, которые планируют запустить в России производство своих машин класса Focus и потеснить лидера от компании Ford. Претендуют на это два корейских автопроизводителя: Chevrolet DAT (корейское подразделение GM) с новым Chevrolet Cruze и концерн Hyundai, который, как говорят в компании, конкурента Focus для российского рынка еще разрабатывает. Познакомиться с качеством российского Chevrolet Cruze удастся летом этого года, а с массовой новинкой от Hyundai — лишь в конце 2010-го — начале 2011 года. Кстати, управляющий директор «Хендэ Мотор СНГ» Денис Петрунин говорит, что новый Hyundai еще летом проходил испытания в России. Несколько тестовых Cruze уже выпущено и на заводе в Петербурге. То, что Cruze, а за ним и новый Hyundai станут конкурентоспособными с точки зрения дизайна, не вызывает сомнений. Однако вопрос ценообразования наверняка станет решающим фактором в судьбе обеих новинок. Цена Focus сегодня варьируется в диапазоне от 400 тыс. рублей до 600 тыс. рублей. При этом в «Атлант-М» прогнозируют, что оптимистичная начальная цена на Cruze составит около 600 тыс. рублей, а пессимистичная — 660–700 тыс. рублей. По прогнозам дилера, в этом году GM сможет продать в России лишь 6–9 тыс. Cruze, а в 2010 году — 26–37 тыс. этих автомобилей. То есть сами дилеры в успешную судьбу Cruze пока не верят. К концу 2010 года продажи Focus в России наверняка превысят 100 тыс. автомобилей, а в начале 2011 года новинку в Петербурге начнет собирать Hyundai сразу в объеме 100 тыс. в год. Цена на нее, кстати, будет во многом зависеть от цены на Cruze. Однако GM может удивить рынок. Рабочие петербургского завода компании утверждают, что начальная цена Cruze составит 290 тыс. рублей, средняя — до 400 тыс. рублей и самая топовая — до 600 рублей. В российском представительстве GM над этим справедливо смеются, мол, цена на автомобиль, который начнет продаваться в России только весной, уже сейчас не может быть установлена, особенно с учетом нестабильной экономической ситуации. Эксперты также говорят, что розничную цену на автомобиль рабочие завода действительно знать не могут, но вполне могут представлять себе предварительные отпускные цены на Cruze для дилеров.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ВЕРФЬ В ЧИСТОМ ПОЛЕ

ПРЕМЬЕР ВЛАДИМИР ПУТИН СЧИТАЕТ, ЧТО ВМЕСТО МОДЕРНИЗАЦИИ УСТАРЕВШИХ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ ЛУЧШЕ СТРОИТЬ НОВЫЕ. ДВА ТАКИХ ПРОЕКТА ЕСТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНОБЛАСТИ. НА КАКОЙ ИЗ НИХ В УСЛОВИЯХ ДЕФИЦИТА СРЕДСТВ ГОСУДАРСТВО ВЫДЕЛИТ ДЕНЬГИ, ЗАВИСИТ ОТ ЛОББИСТСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ И БАНКА «РОССИЯ».

МАКСИМ ВЕРТМАН

С ЧИСТОГО ЛИСТА Недавно премьер-министр России Владимир Путин провел в Петербурге совещание, посвященное развитию гражданской морской техники. «У нас действительно много судостроительных заводов и верфей, но назвать их современными и эффективными мы пока не можем, необходима их глубокая модернизация, а где это целесообразно — и перепрофилирование под другие нужды», — цитирует Владимира Путина Интерфакс. При этом премьер отметил: «Как показывает практика, наибольший эффект дает создание новых производств в чистом поле с чистого листа, и для судостроения таким прорывным инвестпроектом должно стать строительство новых полноценных верфей для гражданских нужд».

В рамках совещания министр промышленности и энергетики Виктор Христенко напомнил, что в 2007 году его ведомство объявило конкурс на разработку проектов по созданию новых судостроительных мощностей в трех зонах: западной, северной и дальневосточной. «Мы получили отклики по всем точкам, но самым популярным оказалось западное направление (Санкт-Петербург и весь район Финского залива)», — приводит слова министра Интерфакс.

Свои предложения в Минпромторг подали Выборгский судостроительный завод (ВСЗ), подконтрольный банку «Россия» Юрия Ковальчука, и Северная верфь, принадлежащая Объединенной промышленной корпорации (ОПК) Сергея Пугачева. Проект ОПК предполагает модернизацию Северной верфи и сооружение на ее территории дополнительных мощностей, в частности — крупного дока, способного строить суда для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) дедейтем от 300 тыс. тонн, а также буровые платформы для разработки нефти и газа на шельфе. Проект оценивается в 13,7 млрд рублей.

Его ценность для государства заключается в том, что ОПК не требовала софинансирования из бюджета. Все средства корпорация готова привлекать самостоятельно. В 2007 году Сергей Пугачев договорился с ВТБ о привлечении кредита в объеме \$550 млн, а в прошлом году — с Внешэкономбанком о предоставлении еще \$800 млн заемных средств. Впрочем, возведение нового судостроительного комплекса на Северной верфи идет очень медленно. Ни один из банков, по данным «Ъ», кредиты предприятию пока не выдавал. Как утверждают участники рынка, процесс во многом тормозит вопрос о выводе из центра города Балтийского завода, также принадлежащего ОПК. Расчетка его территории в 60 га на Васильевском острове под девелоперские проекты



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ ХОЧЕТ СТРОИТЬ НОВУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ МОРСКУЮ ТЕХНИКУ ТОЛЬКО НА НОВЫХ МОЩНОСТЯХ

позволила бы ОПК извлечь существенную прибыль и покрыть затраты на модернизацию Северной верфи.

Однако согласовать этот вопрос с губернатором Петербурга Валентиной Матвиенко господину Пугачеву до сих пор не удалось. Возникли и другие проблемы. Территорию, которую Северная верфь планировала использовать под строительство нового дока, сейчас занимают арендаторы. Договориться с ними руководству предприятия ни мирными, ни «военными» способами пока также не удалось. Кроме того, теперь данный проект не подходит и по критериям, заданным Владимиром Путиным. Неслучайно Виктор Христенко в ходе совещания заявил, что этот проект требует дополнительной подготовки.

ПРИОРИТЕТНЫЙ НАЙДЕН «Министерство промышленности из всех предложенных проектов считает наиболее подготовленным на сегодняшний день для поддержки проект Выборгского судостроительного завода по строительству новой верфи в районе Приморска», — заявил на

совещании господин Христенко. «Мне кажется, мы могли бы признать этот проект приоритетным», — сказал министр.

ВСЗ предлагает построить новую верфь «в чистом поле» недалеко от Приморска (Ленинградская область); она также сможет строить танкеры и платформы. Под эти цели компания уже арендовала 200 га земли. Проект оценивается в 38,5 млрд рублей, срок его реализации — 4 года. При этом часть средств руководство ВСЗ рассчитывает получить из бюджета. Речь идет о затратах на инфраструктуру. Ранее член совета директоров завода Олег Цой оценивал инфраструктурные затраты примерно в 18 млрд рублей. По словам же Виктора Христенко, они составят 4,8 млрд рублей. «Мы всегда говорили, что до 15 процентов (стоимости проекта. — „Ъ“), то есть инфраструктурные риски, готовы взять на себя. Это могут быть средства Инвестфонда или другие инструменты господдержки», — заявил господин Христенко. По его словам, после одобрения государством проекта ВСЗ работу с предприятием начнет Внешэкономбанк,