

В ближайшее время Магна и Сбербанк собираются закрыть сделку по покупке 55% Opel у GM. В результате под их контроль переходит и петербургский завод концерна. Инвесторы намерены вложить в развитие производства автомобилей Opel и комплектующих в России до €600 млн. Часть этих средств может пойти на загрузку мощностей петербургского завода GM. Впрочем, значительных инвестиций предприятие не требует. В Петербурге Магна нужны деньги для строительства собственного завода в Шушарах, который будет поставлять компоненты на завод GM. Но основные средства инвесторы, вероятно, вложат в организацию выпуска Opel на Горьковском автозаводе.

Купили и забыли

Петербургский завод GM не потребует крупных инвестиций новых собственников

автопром

Совет директоров General Motors 10 сентября одобрил продажу 55% акций компании Opel консорциуму Магна-Сбербанк. Этот пакет немецкого автопроизводителя партнеры поделят пополам. Помимо самой Opel, в сделке также участвуют завод GM в Петербурге и доля концерна в совместном предприятии GM-АвтоВАЗ (41,6%).

Новые собственники уже объявили о намерении инвестировать в развитие производства автомобилей Opel и комплектующих в России до €600 млн, из них на первом этапе планируется вложить около €170 млн. Деньги пойдут в том числе на загрузку мощностей завода GM в Петербурге. Так, в середине сентября управляющий директор Opel Ханс Демант заявил, что, как только Opel перейдет в собственность Магна и Сбербанка, на заводе GM в Петербурге будет налажено производство обновленной Opel Astra.

Стоит, однако, отметить, что решение выпускать эти автомобили в Петербурге было принято GM в период, когда вопрос о возможной продаже Opel еще не стоял. Для запуска новой Astra заводу не нужно увеличивать мощности, которые и так недогружены. Предприятие способно выпускать около 70 тыс. автомобилей в год при работе в



Петербургский завод GM может «пролететь» с получением инвестиций от новых собственников в лице Магна и Сбербанка

три смены. В сентябре на нем началось производство нового седана Chevrolet Cruze, при этом выпуск внедорожников Chevrolet Captiva и Opel Antara приостановлен. Но выпуск

Cruze завод осуществляет, работая лишь в одну смену. Как утверждают на предприятии, новая Astra будет собираться на том же оборудовании, что и Cruze. Для этого достаточно

запустить на заводе вторую смену. Как ожидается, это произойдет в начале следующего года. Впрочем, по словам главы Сбербанка Германа Грефа, €170 млн пойдут не только на

развитие конечной сборки Opel в России, но на производство автомобильных компонентов.

То есть деньги, скорее всего, потребуются Магна, чтобы

достроить свой завод по выпуску автомобильных комплектующих (пластиковых деталей и металлической штамповки) в Шушарах. По словам Владимира Устинова, регионального директора Магна в Санкт-Петербурге, запуск первой очереди предприятия намечен на весну следующего года, а старт основного производства — на январь 2011 года. Как сообщила ранее менеджер по закупкам петербургского завода GM Ксения Комягина, петербургский завод Магна будет осуществлять сборку ряда узлов для выпуска Cruze и Astra (они имеют общую платформу).

Отметим, что Магна уже выпускает ряд пластиковых деталей на арендованных площадях Ижорских заводов. Кроме того, южнокорейская «дочка» Магна, компания Shinyong Metal, строит свое предприятие в промышленном парке поставщиков для завода Hyundai.

Таким образом, каких-либо серьезных инвестиций петербургский завод GM на сегодняшний день не требует, по крайней мере до момента его выхода на проектную мощность. На предприятии ожидают, что это произойдет к 2011 году. По некоторым данным, к этому моменту завод также может начать выпуск седана Opel Insignia.

Впрочем, дальнейший потенциал развития у завода существенный. Из пример-

но 100 га земли, которой GM владеет в Шушарах, существующие предприятия компании занимают только 25 га.

Основная масса средств, которые Магна и Сбербанк намерены вложить в расширение производства Opel в России, вероятно, пойдет на развитие новых производственных площадок. Индустриальным партнером канадско-российского консорциума выступает группа ГАЗ. Примечательно, что в разгар переговоров Магна с GM, председателем совета директоров ГАЗа был назначен бывший вице-президент General Motors Бо Андерсон. Именно группе ГАЗ Сбербанк может перепродать свою долю в Opel после закрытия сделки с GM. Впрочем, свой пакет Сбербанк также может перепродать Внешэкономбанку. Но даже в этом случае мощности ГАЗа все равно, скорее всего, будут задействованы для сборки Opel. Участие в этом примут, судя по всему, и другие российские автомобильные предприятия. Как заявил Герман Греф, специалисты Магна и Opel сейчас занимаются обследованием имеющихся мощностей в России, «находящихся в затруднительном положении». Речь, в частности, идет об «ИжАвто», АвтоВАЗе, ТаГАЗе и других. С ними может быть налажено партнерство в области производства автомобильных компонентов.

АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ

14

страница

Рабочие автопрому не нужны

До конца года количество занятых в отрасли может сократиться почти вдвое

14

страница

Рост за годами

Через пять лет Северо-Запад может стать ведущим регионом по выпуску авто

15

страница

Алексей Говорунов: «Мое мнение как совладельца компании игнорировали»

16

страница

Цена быстрых денег

В России стали востребованы автоломбарды

Longines

Elegance is an attitude

Oleg Menshikov

Санкт-Петербург, Думская ул. 2, т. (812) 333-34-90, ул. Маяковского 1, т. (812) 273-51-59
Невский пр. 20 т. (812) 312-09-21, П.С., Большой пр. 46, т. (812) 235-07-66
П.С., Большой пр. 57, т. (812) 232-93-85, Владимирский пр. 3, т. (812) 713-22-84
Невский пр. 44 (Grand Palace), т. (812) 571-36-78
Москва, ул. Большая Якиманка 22, ТЦ "Гименей", т. (495) 995-21-76, www.imperial-ltd.ru

Imperial

The Longines Master Collection

авто

Рынок ОСАГО ждет помощи от Минфина

Страховщики хотят поднять цены на автогражданку, пугая истощением своих резервов

автострахование

К весне следующего года Минфин хочет увеличить возмещения по ущербу жизни и здоровью в рамках ОСАГО в три раза, до 500 тыс. руб., и на четверть — выплаты по ущербу автомобилю, до 200 тыс. рублей. Одновременно с этим, вероятно, произойдет и повышение базовых тарифов по ОСАГО, как утверждают эксперты, минимум в полтора раза. Рост цен на полисы ОСАГО позволит страховщикам увеличить сборы премий и, соответственно, отчисления в гарантийный фонд Российского союза автостраховщиков, который при текущей динамике выплат рискует иссякнуть в первом квартале 2010 года.

Летом Минфин подготовил поправки к закону об ОСАГО. Выплаты по этому виду страхования в части ущерба жизни и здоровья граждан министерство предлагает повысить со 160 тыс. руб. до 500 тыс. руб. Выплаты по ущербу, нанесенному транспортным средствам в случае нескольких пострадавших в ДТП автомобилях, — со 160 тыс. руб. до 200 тыс. руб., а в случае повреждения в аварии одной машины — со 120 тыс. руб. до 150 тыс. руб. Кроме того, поправки оговаривают необходимость единовременной выплаты родственникам погибшего в аварии 476 тыс. руб., в то время как в действующей редакции закона об ОСАГО страховщики оплачивают лишь подтвержденные документально расходы, связанные с гибелью человека. Все описанные изменения Минфин предлагает ввести в действие с 1 марта 2010 года.

Нововведения неизбежно приведут к росту стоимости полисов ОСАГО, отмечают страховщики, не отрицают это в Минфине. Сейчас стороны обсуждают, какой должна быть цена, чтобы автогражданка перестала быть для страховщиков убыточной, а государство избежало общественных протестов. На сегодняшний день базовый тариф ОСАГО для физического лица составляет 1980 рублей, для юридического — 2375 рублей. Однако недавно Минфин повысил региональные коэффициенты к этим тарифам. В итоге, по данным Российского союза автостраховщиков (РСА), средняя стоимость полиса ОСАГО в первом полугодии 2009 года составила 2345 рублей, что на 8% выше аналогичного периода прошлого года.

В итоге, по данным РСА, в январе-июне этого года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого, российские страховщики увеличили сбор премий по ОСАГО на 3,7%, до 40,155 млрд рублей. При этом число проданных полисов снизилось более чем на 750 тыс. единиц — до 17,125 млн штук. Примерно на столько же в России сократились и продажи новых автомобилей. По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) в первом полугодии 2009 года в России было продано почти на 730 тыс. новых авто

меньше, чем в январе-июне прошлого года.

Большинство экспертов считают, что в случае принятия поправок Минфина цены на полисы ОСАГО могут увеличиться примерно на 50%. В частности, в июле такую оценку „Ъ” давал первый заместитель главы «Ростотстраха» Дмитрий Макаров. Некоторые страховщики настаивают на том, что тарифы на автогражданку в итоге должны увеличиться в разы. Это позволит им существенно повысить сборы по ОСАГО. Несмотря на то, что единовременные выплаты при возмещении ущерба жизни и здоровью увеличатся более чем в три раза, их доля в общем объеме компенсаций по ОСАГО невелика. По данным РСА, по итогам 2008 года выплаты по автогражданке составили 45,9 млрд рублей, из них выплаты по жизни — не более 4%.

Впрочем, увеличить сборы по ОСАГО страховым компаниям сейчас необходимо не только для выхода на безубыточность, но и для пополнения гарантийного фонда, из которого РСА осуществляет выплаты клиентам компаний-банкротов или страховщиков, лишенных лицензий. В середине сентября вице-президент РСА Андрей Батуркин заявил, что если сохранится текущая динамика выплат из этого фонда, его запасы иссякнут уже в первом квартале следующего года.

Этот фонд страховщики отчисляют по 2% от сборов по ОСАГО. К сентябрю в нем накопилось почти 2 млрд рублей. Но за счет банкротств значительного числа страховых компаний и отъезда у них лицензий суммы выплат, утверждают в РСА, последние несколько месяцев значительно превышают поступления в фонд.

В настоящий момент лицензия отозвана у 36 страховщиков ОСАГО. По их данным РСА уже выплатил 2,8 млрд руб. «Сумма внесенных средств этими страховщиками и гарантийные фонды — 289,5 млн руб., — говорит заместитель главы РСА. — Получается, что сумма выплат на рубль взносов — 9 руб.». Устойчивость еще десятка страховщиков вызывает у союза беспокойство.

Впрочем, помимо фонда резерва гарантий, у РСА есть также резерв текущих компенсационных выплат (РПКВ), в которых страховщики также отчисляют по 1% от сборов. Выплаты из него осуществляются в случаях, когда виновник аварии скрылся с места ДТП или ответственность причинителя вреда не застрахована. Его объем на сегодняшний день составляет около 6,6 млрд рублей. На случай нехватки запасов союза на выплаты РСА предлагает объединить средства двух фондов. Но и в этом случае, по прогнозам специалистов РСА, деньги закончатся во втором квартале 2011 года.

«Пока не будут приняты поправки в закон о банкротстве, вводящие запрет на профессию для руководителей,

намеренно обанкротивших свою компанию, и не будут введены меры в качестве временной администрации в качестве препятствия вывода активов в проблемной компании, никаких фондов не хватит», — говорит Андрей Батуркин. Тем не менее, по мнению РСА, до конца года надо срочно менять постановление правительства на предмет объединения фондов. Альтернатива, по мнению РСА, — немедленное увеличение тарифов ОСАГО и отчисления страховщиков в фонды союза. Сами страховщики выступают против увеличения отчислений, но поддерживают инициативу по увеличению тарифов.

В конце сентября свои проблемы страховщики обсуждали с вице-премьером, министром финансов Алексеем Кудриным. Встреча участников рынка с зампредом правительства прошла в рамках заседания межведомственного совета по страхованию. Как рассказал „Ъ” ряд участников встречи, на первом месте для рынка оказались проблемы именно в сфере ОСАГО. Глава Федеральной службы страхового надзора (ФССН) Александр Коваль заявил на встрече о необходимости более оперативного наказания проблемных страховщиков. «Компании сами должны принимать эффективные усилия по недопущению намеренных банкротств», — заявил он „Ъ”. — Сейчас только надзор отзывает лицензии, но второй ключ по наведению порядка находится в РСА, и он не используется. Союз должен оперативнее исключать из своих рядов тех, кто стремится стать преднамеренным банкротом». По закону об ОСАГО, исключение из профобъединения влечет за собой отзыв лицензии. Для того чтобы РСА мог быстрее исключать страховщиков из своих рядов, ему придется поменять свой устав, согласно которому такие решения принимаются на ежегодном общем собрании союза.

«Удвоенное количество встреч в той части, что страховщики рассказали зампреду правительства о своих проблемах и были услышаны», — сообщил глава ФССН. — Важно, что на встрече были не только страховщики, но и представители Минэкономики, ФАС — лица, которые имеют отношение к развитию страхования».

«После первой встречи с Минфином в декабре 2008 года из 16 пунктов повестки встречи были решены две проблемы», — заявил „Ъ” Сергей Саркисов, глава совета директоров „Ресо-Гарантия”. — Вступили в силу увеличенные региональные коэффициенты по ОСАГО и появилось понятие субординированных кредитов для страховщиков в страховом законодательстве». Впрочем, просьбы о повышении тарифов ОСАГО, по словам руководителей компаний, все еще актуальны. Следующая встреча страховщиков с Алексеем Кудриным запланирована на декабрь этого года.

ВИКТОР СБОРОВ

Рабочие автопрому не нужны

До конца года количество занятых в отрасли может сократиться почти вдвое

персонал

По данным «АСМ-Холдинга», к концу первого полугодия численность работников российской автомобильной промышленности сократилась почти на 20%, а средняя зарплата в отрасли упала на 16,5% — до 14 тыс. рублей. Впрочем, на автомобильных предприятиях Петербурга и области зарплата, по оценке «АСМ-Холдинга», выше среднего показателя по России в три раза. Однако сокращения регион не минували. Более 500 сотрудников своего всеволжского завода может уволить компания Ford. Эксперты считают, что до конца года из отрасли может быть уволено еще до 20% персонала.

Общая численность персонала на предприятиях автомобилестроения в России в июне 2009 года уменьшилась по сравнению с июнем 2008 года на 19,9%, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на «АСМ-Холдинг». По данным ряда федеральных ведомств, до кризиса в автомобильной промышленности России было занято более 800 тыс. человек. Как уточняет «Автостат», вместе с количеством персонала в отрасли сократилась и средняя зарплата — на 16,4%, до 14 тыс. руб. При этом, отмечает агентство, самые высокие зарплаты имеют работники предприятий по сборке иномарок. В частности, на заводе Ford во Всеволожске средняя



Сокращение рабочих в автопроме затронуло не только отечественные заводы, где избыток рабочей силы наблюдался и до кризиса, но и эффективные иностранные предприятия

зарплата в июне была

34,6 тыс. руб. (по данным самого завода около 27 тыс. руб.), а на петербургском заводе Toyota — 38,9 тыс. руб. В то же время на ряде предприятий по выпуску грузовиков и автобусов летняя зарплата оказалась ниже 10 тыс. руб. Отметим, что за январь-июль 2009 года на территории России было произведено 414 105 единиц автотранспортных средств (грузовых и легковых автомобилей, автобусов), что на 61,4% меньше, чем за аналогичный период 2008 года. При этом выпуск легковых автомобилей снизился на 59,4%, производство грузовиков упало на 71,4%, а автобусов сократилось на 61,6%.

По мнению директора «Автостата» Сергея Целикова, до конца года предприятия российского автопрома могут сократить численность персонала еще на 15–20%. Так, о предстоящих сокращениях сообщила группа ГАЗ. К началу кризиса компания подошла с персоналом в 118 тыс. человек, но в начале года количество было снижено уже до 80 тыс., а к середине лета — до 65–66 тыс. человек. До конца года из компании может быть уволено еще около 6 тыс. человек. ОАО «Соллерс» с начала года сократило численность примерно на 1,2 тыс. человек (общее число сотрудников — 31 тыс. человек). КамАЗ осенью 2008 года за счет сокращений, закрытия пустующих позиций в штатном

Рост за годами

Через пять лет Северо-Запад может стать ведущим регионом по выпуску авто

автопром

По прогнозу компании Russia Automotive Market Research (RAMR), до конца года петербургские заводы GM, Toyota и Nissan, а также всеволжский завод Ford вместе соберут 63,7 тыс. авто. Но в течение последующих пяти лет, уже совместно с заводом Hyundai, им удастся увеличить общие объемы выпуска до 800 тыс. автомобилей в год, считают в Петербургской ассоциации производителей автокомпонентов (СПБАПАК). Если такие объемы будут достигнуты, то к 2014 году в Северо-Западном регионе будет выпускаться почти треть российских автомобилей.

До конца 2009 года петербургские заводы General Motors, Toyota, Nissan, а также завод Ford во Всеволожске вместе выпустят 63,7 тыс. автомобилей, подсчитали в компании Russia Automotive Market Research (RAMR). По данным Петростата, с января по июль этого года GM, Toyota и Nissan выпустили 8,1 тыс. авто. Завод Ford, по данным «АСМ-Холдинга», которые приводит «Автостат», за тот же период собрал около 25,5 тыс. машин. Отметим, что Ford производит в среднем около 4 тыс. машин в месяц. Летом завод периодически останавливался, поэтому среднесменные объемы выпуска снижались. Предприятие сократило рабочую неделю и урезало количество смен: с трех до двух. Но если осенью

завод сохранит прежние объемы выпуска, до конца года он сможет собрать не более 45 тыс. автомобилей. Примечательно, что мощности завода рассчитаны на выпуск 125 тыс. машин в год.

Таким образом, петербургские автомобильные заводы, по расчетам RAMR, в этом году могут собрать до 19 тыс. автомобилей. То есть за последние четыре месяца года GM, Toyota и Nissan могут выпустить чуть более 10 тыс. машин. По данным „Ъ”, Toyota выпускает в месяц в среднем по 500 седанов Camry, а завод Nissan, открытый в начале июня этого года, в летние месяцы собирал примерно по 300 седанов Teana. Сохраняя такие объемы, с сентября по декабрь они могут произвести еще по 2 тыс. и 1,2 тыс. авто соответственно. Впрочем, до конца года Nissan обещает также начать выпуск в Петербурге внедорожников X-Trail. Но пока дата начала их производства не определена.

Значительные объемы производства, вероятно, придутся на новый Chevrolet Cruze, который с начала сентября начал выпускать завод General Motors. На сегодня завод способен производить около 2 тыс. этих авто в месяц. Впрочем, данных о том, сколько Cruze завод GM собрал в сентябре, пока не поступало. В компании говорят, что объемы производства Cruze будут зависеть от спроса на модель. По оценке Алексея Терещенко, директора департамента стра-

тегического развития холдинга «Атлант-М», до конца года GM сможет продать в России 6–9 тыс. Cruze.

Примечательно, что в прошлом году заводы GM и Toyota, по данным комитета экономического развития промышленной политики и торговли (ЭКРППТ), выпустили 47,4 тыс. авто. В комитете ожидали, что по итогам 2009 года этим предприятиям наряду с заводом Nissan удастся хотя бы сохранить показатели прошлого года, но в итоге они сократятся более чем в четыре раза. То есть совокупные мощности трех петербургских автомобильных заводов, которые составляют 170 тыс. авто в год, в этом году будут загружены лишь на 11,7%.

Впрочем, на их долгосрочные перспективы с оптимизмом смотрят в Санкт-Петербургской ассоциации производителей автомоби-

расписании и «естественной убыли» снизил численность на 9 тыс. человек (до 45 тыс.). Но уволенных из этого количества не более 1,5 тыс. человек, говорит представитель завода Олег Афанасьев. «ИжАвто», первый российский автозавод-банкрот, полностью распустил персонал (5 тыс. человек).

Наиболее масштабные увольнения грядут на АвтоВАЗе. До конца года завод сократит 27,6 тыс. человек, основу составят люди пенсионного (13 тыс.) и предпенсионного (5,5 тыс.) возраста. Оставшаяся часть (9,1 тыс.) — это люди трудоспособного возраста, которые должны искать новую работу. Впрочем, на АвтоВАЗе не исключили, что они снова будут востребованы, когда завод начнет сборку моделей французского концерна Renault и создаст компонентные производства в близлежащем технопарке. Сейчас на АвтоВАЗе работает 102 тыс. человек.

Кризис может стать поводом для давно назревшей необходимости оптимизировать количество персонала на отечественных автомобильных заводах, считают эксперты. Производительность труда в российском автомобилестроении очень низкая. Как отмечают в «Автостате», в 2008 году для выпуска одного готового автомобиля в России было занято в три раза больше работников, чем в среднем по миру. А если сравнивать с лидерами автомобильной индустрии

(Японией, США, Германией и Южной Кореей), то разрыв оказывается еще больше.

Впрочем, сокращения, похоже, коснутся и российских заводов иностранных компаний. Так всеволжский завод Ford уже сократил более 120 человек. В перспективе предприятие может покинуть еще около 450 человек, если они не согласятся переходить на сокращенный график работы. Предприятие сократило рабочую неделю и количество смен: с трех до двух. Сейчас на заводе работает 2,5 тыс. человек. То есть сократить могут почти четверть персонала.

Отметим, что в связи с покупкой Magna и Сбербанк 55% акций компании Opel и их планами инвестировать в развитие производства автомобилей и комплектующих на территории России до €600 млн, ряд германских политиков опасаются, что это позволит создать новые рабочие места в России ценой значительных сокращений в Германии. На заводах Opel в Германии Magna и Сбербанк действительно планируют сократить около 10,5 тыс. человек. Это пятая часть персонала компании (всего в Opel работает 55 тыс. человек). При этом в организацию производства автомобилей Opel на Горьковском автозаводе, только в ближайшее время может быть инвестировано до €170 млн.

ОЛЬГА БЕЛОЦЕРКОВСКАЯ

JAGUAR LAND ROVER МОЖЕТ НАЧАТЬ ВЫПУСК АВТО В РОССИИ

Группа Jaguar Land Rover рассматривает возможность начала производства автомобилей на развивающихся рынках — в таких странах, как Россия, Китай и Бразилия. Такое решение может быть принято в целях реализации плана по увеличению общего объема выпуска до 300 тыс. автомобилей в год и вхождения на рынки с высокими таможенными пошлинами. Об этом, как пишет журнал Autocar, в Великобритании на конференции партии консерваторов заявил руководитель Jaguar Land Rover Дэвид Смит.

На данный момент британский автопроизводитель подготовил биз-

нес-план по развитию компании. Для его реализации потребуются многомиллиардные инвестиции, которые Jaguar Land Rover необходимо получить в течение ближайших пяти-десяти лет. По словам Смита, этот план включает в себя развитие существующего модельного ряда, разработку новых «экологически чистых» технологий, а также увеличение присутствия на других рынках. «Нам необходимо производить некоторые из наших продуктов за границей. Если мы хотим избежать стопроцентных таможенных пошлин, как, например, в Китае, нам придет-

ся начать там выпуск автомобилей», — заявил Смит.

Ранее группа Jaguar Land Rover объявила о своих планах закрыть к 2014 году один из заводов в Великобритании. Среди кандидатов — предприятия в британских городах Солихалл и Касл Бромвич. По мнению некоторых экспертов, решение о прекращении работы сборочного производства в стране может быть связано с переносом сборки на один из развивающихся рынков. В интервью Autocar представители Jaguar Land Rover опровергли эту информацию.

Lenta.ru



БОЛЕЕ 100 ВИДОВ СТРАХОВЫХ ПРОДУКТОВ

В ТОМ ЧИСЛЕ:

СТРАХОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТА И ОТВЕТСТВЕННОСТИ КАСКО, ОСАГО

г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛИЦА ДИВЕНСКАЯ, ДОМ 3
(812) 336 3467, 336 3030

г. АРХАНГЕЛЬСК, ул. ПОМОРСКАЯ, д. 2, (8182) 20-15-79
г. ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД, ул. ГАЗОН, д. 7/1, (8162) 73-84-84
г. ВОЛОГАДА, ул. ГЕРШЕНА, д. 56, (8172) 72-32-70, 72-31-71
г. КАЛИНИНГРАД, пер. КИРОВА, д. 2, (4012) 99-20-95, 99-20-96, 99-20-97
г. МУРМАНСК, ул. ПРОФСОЮЗОВ, д. 24, (8152) 45-12-34, 45-44-73, 47-65-82
г. ПЕТРОЗАВОДСК, ул. АЗЕРЖИНСКОГО, д. 3, (8142) 76-50-06, 76-30-36
г. ПСКОВ, ул. А.Толстого, д. 3, (8112) 73-86-44
г. СЫКТЫВКАР, ул. ПЕРВОМАЙСКАЯ, д. 70, (8212) 24-46-76, 44-77-74

РОССИЯ ВСЕГДА С ТОБОЙ

WWW.ROS.RU



качественная бизнес-информация с доставкой в офис

- Оформите подписку на газету «Коммерсантъ» удобным для Вас способом:
 - через редакцию;
 - через альтернативные агентства;
 - через Почту России.
- Вместе с газетой «Коммерсантъ» Вы получаете:
 - еженедельное глянцевое приложение
 - «Коммерсант Weekend»;
 - цветные тематические бизнес-приложения;
 - ежеквартальный журнал о товарах и услугах «Коммерсантъ КАТАЛОГ».
- Дополнительная информация о подписке по телефону: (812) 271-36-35, fomina@spb.kommersant.ru, www.kommersant.ru

авто

контекст

ПРОДАЖИ

Вторичный авторынок почти не падает

В то время как продажи новых легковых автомобилей в России сократились практически в два раза, вторичный рынок в первом полугодии 2009 года «просел» всего на 10%. Для многих автомобильных дилеров торговля поддержанными автомобилями сейчас становится тем «спасительным кругом», зацепившись за который, они смогут выплыть из нынешнего финансового водоворота. Аналитики констатируют, что в первой половине года на вторичном рынке было перепродано 1 млн 866 тыс. автомобилей, что всего на 10,15% меньше, чем за аналогичный период прошлого года (2,077 млн авто). Безоговорочным лидером на вторичном авторынке является продукция АвтоВАЗа. За полгода новых владельцев нашли почти 800 тысяч поддержанных автомобилей LADA. Тойотинский бренд занимает 43% вторичного автомобильного рынка. Наибольшей популярностью у потребителей пользуются классические «Жигули» (323,3 тыс.), семейство LADA Samara (269,6 тыс.) и «десятки» (144 тыс.). Среди иномарок на «вторичке» с большим отрывом лидирует Toyota (217 тыс.). Но ее лидерство обусловлено огромным распространением в Сибири и на Дальнем Востоке. В то же время в европейской части страны Toyota находится лишь на третьей-четвертой позиции. Второй по популярности маркой на вторичном рынке является Nissan (80,7 тыс.). Далее следуют Mitsubishi (51,9 тыс.), Volkswagen (46,7 тыс.), Ford (46,5 тыс.), Honda (46,5 тыс.), Mercedes-Benz (40,9 тыс.), Hyundai (39,4 тыс.), Mazda (35,2 тыс.), Audi (33,4 тыс.), замыкает первую десятку Opel (32,9 тыс.). **АА «Автостат»**

ДОЛГИ

Российский автопром задолжал 100 миллиардов рублей

Суммарный долг предприятий российского автопрома на сегодняшний день составляет 100 млрд рублей, сообщил первый вице-премьер России Игорь Шувалов по итогам прошедшего недавно заседания правительственной комиссии,

где рассматривалась ситуация в автомобильной промышленности. И. Шувалов отметил, что проблемы урегулирования долга российских автопроизводителей «будут решаться в совокупности с проблемами развития». По словам первого вице-премьера, необходимые компаниям автопрома средства будут привлекаться через заемный капитал, в том числе с применением механизма госгарантий. **АА «Автостат»**

АВТОПРОМ

Производство авто в России по итогам года сократится более чем вдвое

Минэкономразвития России в 2009 году ожидает сокращения производства легковых автомобилей на 58,9% и на 63,9% грузовых, по сравнению с 2008 годом. Таким образом, количество произведенных за год легковых авто составит около 604 тысяч машин, грузовых — 92 тысячи штук, пишет агентство «Финмаркет». Усилить сокращение производства после 2009 года могут «низкая эффективность государственного стимулирования спроса на автомобильную технику», «отсутствие улучшений на рынке кредитования и лизинга», а также сокращение оборонного заказа в 2009–2010 годах. По оценкам Минэкономразвития, выпуск легковых автомобилей в РФ за 2008–2012 годы уменьшится на 23,4–32,6%, до 1–1,13 млн авто в год, грузовых — на 39,6–47,8%, до 133–154 тыс. машин. При этом с 2010 года ведомство ожидает восстановления продаж отечественных легковых автомобилей, как за счет реализации отложенного спроса, так и благодаря господдержке (в первую очередь — благодаря увеличению госзакупок, а также субсидированию процентных ставок на покупку машин и покупки автомобилей взамен утилизации старых). В этот период также предполагается развивать выпуск машин на совместных предприятиях. В качестве примера приводится проект строительства завода Sollers на Дальнем Востоке мощностью 15 тыс. автомобилей в год. Доля на рынке автомобилей, произведенных в России, по прогнозам Минэкономразвития, «существенно увеличится», в первую очередь, в связи с протекционистской политикой (увеличением ввозных таможенных пошлин по некоторым видам техники). Предполагается, что доля импортных легковых автомобилей в 2008–2012 годы сократится в количественном выражении с 63% до 47% (в основном за счет развития сборочных производств), грузовых машин — с 41% до 25%. **АА «Автостат»**

Стальные обязательства

Власти и отечественные производители проката хотят видеть иномарки из российского металла

АВТОКОМПОНЕНТЫ

«Северсталь» хочет поставить металлпрокат автомобильным заводам иностранных производителей. Компания уже вошла в капитал российских предприятий испанского производителя штампованных автокомпонентов Gestamp, который имеет контракты с местными заводами Ford и GM. Но автолист «Северстали» Gestamp пока не использует, на этот счет еще идут переговоры. Договаривается российская компания о поставках металлпроката и на петербургский завод Hyundai. Помочь «Северстали» получить желанные контракты может инициатива властей по увеличению доли металлопродукции отечественных производителей в продукции иностранных автоконцернов.

О намерении поставлять металлпрокат российским заводам иностранных автоконцернов «Северсталь» объявила еще апреле этого года. Тогда стало известно, что «Северсталь» создала с испанским производителем автомобильных компонентов Gestamp совместное предприятие, получив, таким образом, 25% в российских заводах этой компании. Одно такое предприятие было открыто весной во Всеволожском районе Ленинградской. В следующем году второй российский завод Gestamp собирается запустить в Калуге. По словам Дмитрия Горюшкова, директора по сбыту «Северстали», всеволожский завод Gestamp уже освоил производство практически всех внешних деталей кузова для Ford Focus (собирается на заводе Ford во Всеволожске), включая двери, боковины, панель багажника, крылья. «Ведется также монтаж оборудования для производства одинадцати сварных деталей кузова, которые будут поставляться на петербургский завод GM», — говорит он. В компании также рассматривают получить контракт с петербургским заводом Nissan. Предприятие Gestamp в Калуге собирается

поставлять свою продукцию на завод Volkswagen. Впрочем, несмотря на партнерство с Gestamp, «Северсталь» не имеет возможности поставлять на совместные с испанцами российские заводы свой металлпрокат. Пока он не соответствует требованиям иностранных автопроизводителей. Но, как утверждают в «Северстали», прокат Череповецкого меткомбината сейчас проходит процедуры омологации (одобрения поставщика) у Ford и GM. Ожидается, что переговоры с Ford завершатся до конца этого года.

Кроме того, по словам господина Горюшкова, «Северсталь» также ведет переговоры с Hyundai о поставках металлпроката для выпуска авто на петербургском заводе южнокорейской компании, который планируется запустить в январе 2011 года. «В ближайшее время Hyundai будут представлены заготовки восьми разных позиций череповецкого проката для проведения опытной штамповки в Южной Корее, куда в ноябре запланирован визит наших технических специалистов», — говорит Дмитрий Горюшков. О возможных сроках завершения переговоров с Hyundai, GM и Volkswagen в «Северстали» не сообщают.

В получении заказов на металлпрокат от иностранных автопроизводителей «Северстали» могут помочь российские власти. Как сообщает «Интерфакс» со ссылкой на Федеральную антимонопольную службу, ФАС и Минпромторг дорабатывают меры по увеличению доли автокомпонентов российского производства, применяемых иностранными автоконcernами при сборке своей продукции на территории России. Поручение принять меры для увеличения доли металлопродукции отечественных производителей в продукции зарубежных автоконцернов ведомства получили по итогам совещания с премьером Владимиром Путиным в Магнитогорске в конце июля.

МАКСИМ ВЕРТМАН

По правилам конкурентного рынка

В России появился новый Chevrolet Cruze

тест-драйв

В начале сентября на заводе GM в Шушарах началась сборка Chevrolet Cruze, самой многообещающей иномарки нынешнего года. Россияне всегда питали особую страсть к автомобилям гольф-класса, особенно в кузове седан. Две самые популярные зарубежные модели последнего времени — Chevrolet Lacetti и Ford Focus — как раз из их числа. Но Cruze имеет все шансы потеснить их.

Автомобиль удался, по крайней мере, в том, что касается внешности. В меру строгий и консервативный, словно классический деловой костюм, кузов Chevrolet Cruze подошел бы и автомобилю более высокого класса. Современным его делает метко подхваченный тренд «четырехдверных купе», которые одно за другим выпускают все ведущие автопроизводители.

С другой стороны, самобытным дизайн Cruze не назовешь — издали новый Chevrolet трудно перепутать с японским седаном Honda Civic. Зато он ничуть не напоминает о корейском стиле предшественника — Chevrolet Lacetti, который, к слову, с производства снимать не планируют и будут продавать в России параллельно с новинкой. Логика этого хода очевидна: Chevrolet Cruze —



АЛЕКСАНДР КОЯКОВ

для молодых и неравнодушных к моде, Lacetti — для более зрелых и прагматичных. Тем более что уже сегодня стоимость «ветерана» со скидкой — менее 400 тыс. рублей. А стоимость Cruze на российском рынке начинается от 540 тыс. рублей.

Интерьер Chevrolet Cruze копирует многие решения нового Opel Insignia (оба бренда принадлежат компании GM). Удивляться не стоит, дизайн внутреннего убранства плотот от плоти немецкий. Разрабатывался он специалистами исследовательского центра IPDS в Рюссельсхайме — то есть сотрудниками Opel. Та же форма руля и торпедо, те же шрифты в оформлении приборов, что и на более дорогом Opel.

Основная особенность интерьеры — концепция «двойного

кокпита»: передняя часть разделена на две полноправные половины, как в легендарном Chevrolet Corvette. Отделений для мелочевки, вещевых ящиков — пруд пруди, как и полагается современному автомобилю. Примечательно, что дизайнеры отказались от привычных панелей «под дерево и алюминий» и украсили торпедо тканевыми вкраплениями. Получилось свежо, хотя и непрaktично.

Разработчики уверяют, что Chevrolet Cruze — самый просторный для задних пассажиров автомобиль в гольф-классе. А все благодаря внушительной колесной базе — здесь она больше, чем у любого из конкурентов. К тому же Cruze имеет весьма приличные трансформационные возмож-

ности заднего ряда сидений. Но есть и несколько оговорок. Во-первых, подвела конструкция кресел, которым ощутимо не хватает боковой поддержки. Во-вторых, сади хотя и просторно, но совсем неудобно — как и бывает на галерке. Зато впереди — настоящий партер.

Впрочем, стоит сесть за руль и проехать первый десяток километров, как о сходстве с Opel Insignia забываешь. Причем дело не в динамике, а в самих ощущениях от езды. 1,8-литровый двигатель, ведомый 6-ступенчатым «автоматом», отчаянно «кричит», надвывается — и «не едет». На трассе вместе с двигателем начинает напрягаться и водитель, опасаясь не успеть проскочить в соседней ряд. Хватит ли тяги? После «автомата» 1,8-литровой двигатель «на ручке» поначалу вызывает большие энтузиазма. По ощущениям, в разгоне до сотни километров в час машина выгрызает целую секунду — нормальная, живая тяга, ощутимая связь мотора с колесами. Вроде бы и неплохо — но при разгоне до трех тысяч оборотов мотор становится ни жив ни мертв. Разве что гудит не так отчаянно, как если бы его под уздцы вела автоматическая коробка передач.

Не меньше вопросов возникает и в поворотах, хотя классический гидросилитель

руля делает управление предсказуемым и привычным. Но вот информативности не хватает. Тот же Volkswagen Golf по управлению куда интереснее — а все благодаря установленной на нем многорычажке, «подруливающей» заднюю ось. В этом смысле Chevrolet Cruze куда проще: задняя подвеска — пружинная полунезависимая, и ее преимущества исчерпываются формулой «надежность и простота конструкции». Недостаток один, но важный — она уже устарела.

Пожалуй, единственное, что на ходу связывает Chevrolet Cruze с машиной более высокого класса, коей она является, — это энергоемкая подвеска. Здесь не придерешься — для российских дорог самое оно.

Значит ли все сказанное, что автомобиль получился хуже, чем у конкурентов? Ничуть — просто он получился такой же, с традиционным перечнем недостатков гольф-класса, которые должна извинять стартовая цена, невысокая стоимость запчастей, регламентных работ и ряд других бонусов. Эта пресная схожесть объясняется не чьей-то злой волей, а скромным бюджетом. Большинство автопроизводителей сегодня находятся в одинаковых условиях и выделяют на разработку новинок сопоставимые суммы, а затем используют новые платформы для других моделей.

Chevrolet Cruze построен на новой джизмовской платформе — Delta. Планируется, что на ней же будет сконструирован новый хетчбэк Opel Astra, который поступит в продажу в 2010 году и будет производиться в Петербурге. Поэтому о каком-то «фамильном» поведении на дороге говорить не приходится: сегодня конкурируют не характеры автомобилей, а их цены, которые определяют оптимизацию производства. В случае Chevrolet Cruze с этим все в порядке: немецко-корейская начинка, российская сборка, комплектующие из разных стран и материалов — и адекватная цена на выходе.

Официальный слоган Chevrolet Cruze — «Правила меняются». Согласно рекламе, вы получите автомобиль бизнес-класса за сущие копейки. На деле, конечно, это далеко не так. Cruze — качественный продукт своего класса, стоящий своих денег. К тому же российская сборка позволит включить автомобиль в государственную программу льготного кредитования. А если учесть, что Chevrolet Lacetti останется в продаже, в ближайшее время стоит ожидать наступления бренда Chevrolet по всем фронтам. Так что новый слоган — это скорее сигнал конкурентам, чем констатация факта.

ГРИГОРИЙ ХРАБРОВ

Цена быстрых денег

В России стали востребованы автоломбарды

кризис

Автоломбарды для большинства потребителей — явление новое и вызывающее не самые хорошие ассоциации. Но тут, взяв ссуду в ломбарде по процедуре почти то же самое, что взять кредит под залог автомобиля в банке, только за скоростью получения денег приходится платить более высокими процентами. Однако, несмотря на то, что современные компании, предоставляющие такого рода услуги, мало чем напоминают лавки ростовщиков, бороться со стереотипами им все равно сложно.

Первые автоломбарды в Петербурге стали появляться еще около пяти лет назад, но популярность они начали получать сравнительно недавно, когда к ним стали обращаться официальные автодилеры. Понятно, что появление спроса на такие услуги было вызвано изменениями экономической ситуации — получить кредит сейчас непросто, а от случая, когда можно срочно понадобиться деньги, пускай даже на пару дней, не застрахован никто. Поэтому автоломбарды стали получать все большее распространение — сейчас в Северной столице, по подсчетам участников рынка, работает около 10–15 автоломбардов. Среди них, например, автоломбарды «Староневский», «Союзкредит», «Автоломбард на Суворовском», «Вадим», «Автоломбард Санкт-Петербург» и другие. «В первую очередь, появление автоломбардов в России связано с кризисом и со стремлением некоторых автовладельцев опе-

ративно получить деньги под залог автомобиля в надежде на то, что эти деньги уйдут быстро вернуть и получить свою машину обратно», — говорит Михаил Лоугуенко, член совета директоров группы «Лаура». — Ведь основной мотив обращения в автоломбард — психологический. Человек не хочет окончательно расставаться со своим автомобилем и надеется быстро вернуть полученные под его залог деньги».

Принципы работы автоломбарда мало чем отличаются от обычных заведений такого профиля, которые специализируются на ювелирных изделиях и антиквариате. Основное их преимущество — это скорость получения денег. Клиент передает автомобиль компании и сразу получает залоговый билет и деньги (как правило, 50–70% от суммы, в которую он был оценен, хотя в некоторых заведениях и до 90%). Процедура занимает от 40 минут до 2 часов. Все последующее время автомобиля находится на паркинге автоломбарда, и все принятые в залог транспортные средства страхуются на 100% от оценочной стоимости. Если владелец успеет выкупить авто вовремя (срок кредита, как правило, небольшой и составляет от 1 до 30 дней с возможной пролонгацией), он оплачивает услуги ломбарда и забирает свое транспортное средство. Если нет, спустя месяц «льготного периода» ломбард вправе реализовать автомобиль через аукцион.

По словам участников рынка, в ломбарды сегодня

попадают автомобили самых разных ценовых категорий, и суммы ссуд составляют от 200 тыс. руб. до 1,5 млн руб. Спрос на услуги при этом растет: «Во время первого месяца нашей работы у нас одновременно стояло 3–5 машин», — рассказывает Андрей Румянцев, директор автоломбарда «Староневский». — Сейчас их уже около 30, и мы ожидаем дальнейшего роста. Случаев невозврата еще не было — и мы сами в этом не заинтересованы. В то же время, многие к нам обращались повторно, несмотря на достаточно высокие ставки — от 6% в месяц. Если случаи, когда нашими клиентами становились перекупщики автомобилей, которые продолжали показывать их покупателям уже на нашей стоянке».

Стоит отметить, что автоломбарды в том виде, в котором они действуют в России, явление чисто отечественное. За рубежом больше распространены автомобильные аукционы, где автовладелец может достаточно оперативно продать свой автомобиль, если выставит его по невысокой цене. Поэтому большинство опрошенных «Б» участников рынка пока относятся к идее создания ломбарда без особого энтузиазма, называя три основных тормозящих их развития фактора. Во-первых, отсутствие массового спроса на данную услугу. Во-вторых, отсутствие института финансирования автобизнеса, хотя под программу автоломбарда идеально было бы брать кредит. В-третьих, трудности с юридической точки зрения. Если речь идет не просто о

выкупе автомобилей, а именно о функциях ломбарда, то это уже классическая ссуда под залог автомобиля. «В случае если владелец автомобиля не возвращает полученную сумму, у дилерского центра могут возникнуть серьезные юридические сложности, связанные с переходом права собственности на автомобиль», — считает Михаил Лоугуенко. — Как результат, возникают проблемы с последующим возвратом вложенных средств. Гораздо более выгоден и удобен, как клиентам, так и дилерским центрам, вариант с куплом автомобиля в ситуации, когда клиенту просто нужны деньги». Однако, по словам Андрея Румянцева, никаких особых сложностей юридический переход права собственности на автомобиль не представляет. Кроме того, если авто будет продано за большую сумму, чем составляет долг клиента, то «излишки» ему будут возвращены.

Более серьезным препятствием для развития автоломбардов является то, что они не годятся для кредитных автомобилей, на которые до кризиса приходилось более 50% продаж. Теоретически можно было бы оформлять ссуду и на них, но процедура была бы слишком длительной. ИПТС на машину хранится в банке, и если делать все грамотно, то в данной сделке должно быть три стороны: владелец автомобиля, кредитная организация, выдававшая кредит на автомобиль, и собственно автоцентр. Автоцентр в итоге должен выкупить автомобиль у кредитной организации, та, в

свою очередь, погасить задолженность владельца автомобиля, передать право собственности автоцентру и только потом автоцентр получает полноценную возможность реализации автомобиля. «Такая схема забирает время, время увеличивает риски, риски порождают занижение оценочной стоимости», — говорит Евгений Пекарский, генеральный директор автоцентра «Атлант-М Лакта». — В итоге страдает автовладелец, который, скорее всего, к такому автоцентру не будет лоялен». Кроме того, по словам Евгения Пекарского, еще одним препятствием является нестабильное положение на вторичном рынке в плане ценового позиционирования. «То есть автомобиль, купленный за 100 тыс. рублей, завтра может реально на рынке стоить уже 80 тыс. рублей», — продолжает он. — Компания «Атлант-М Лакта» планировала заняться данным видом деятельности, но в итоге приняла решение от него воздержаться». Другие автодилеры говорят, что наличие автоломбарда из-за многочисленных стереотипов все-таки негативно влияет на имидж автоцентра, так как делает его сильно похожим на простой авторынок. «Мы тоже в свое время давали рекламировали услугу автоломбарда, — рассказывает Евгений Войтенков, генеральный директор ИФК «Олимп». — Но потом от нее отказались по морально-этическим причинам. Все-таки это тяжелый бизнес — чтобы компенсировать многочисленные риски, приходится серьезно занижать цену автомобиля, а

в ломбарды, как правило, обращаются люди, находящиеся в тяжелой ситуации. Поэтому мы решили просто брать автомобили на комиссию или выкупать их сразу, но по более низкой цене».

Поэтому ожидать, что скоро все подряд дилеры начнут открывать автоломбарды, пока явно не стоит. Аналитики также говорят, что прирост объемов рынка автоломбардов в ближайшее время имеет тенденцию к сокращению. «Данному обстоятельству будет способствовать, с одной стороны, улучшение ситуации на кредитном рынке в целом (отражающееся в снижении ставок по кредитам, повышению их доступности), а также стабилизация ситуации в реальной экономике и, соответственно, повышение шансов потенциальных заемщиков автоломбардов на трудоустройство и получение стабильного заработка», — говорит Сергей Фильченков, аналитик ИК «Финнам». — При этом количество автоломбардов в целом по стране нельзя назвать существенным: в крупных региональных центрах, как правило, их не более 1–2, при этом в Москве и Санкт-Петербурге — примерно 10–15 в каждом. Однако, несмотря на достаточно небольшое количество автоломбардов, в силу специфики бизнеса (а именно — высокой стоимости транспорта как предмета залога) на них приходится, по нашим оценкам, порядка 5–7% всего объема рынка ломбардов (в денежном выражении \$22–32 млн)».

МАРГАРИТА АРАНОВСКАЯ

Продают без удовольствия

Импортёры самых популярных в России автомобилей непопулярны у их дилеров

рейтинг

В сентябре компания Ernst & Young опубликовала итоги очередного исследования удовлетворенности дилеров работой с импортерами. Лучшее всего, по данным Ernst & Young, чувствуют себя дилеры Audi, Citroen и Kia. Зато в десятку лучших не попали импортеры наиболее популярных в России Ford и Chevrolet. В Ernst & Young отмечают, что результаты исследования демонстрируют эффективность антикризисных мер производителей по поддержке дилерских сетей.

Компания Ernst & Young провела очередной, уже третий опрос российских автомобильных дилеров, которые определили свой индекс удовлетворенности работой автопроизводителей в России. Инициатором опроса является Ассоциация российских автомобильных дилеров (РОАД). В опросе принимали участие дилеры, в совокупности обес-

печивающие четверть продаж автомобилей России. «Более полутога отечественный автомобильный рынок находится в состоянии рецессии, и исследование степени удовлетворенности дилеров является одним из немногих инструментов, который позволяет оперативно оценить эффективность антикризисных мер производителей по поддержке дилерской сети», — говорится в отчете Ernst & Young.

В дополнение к традиционным группам вопросов, касающимся таких аспектов, как продажа новых автомобилей, послепродажное обслуживание, реклама и продвижение, финансовые отношения, коммуникации (то есть поддержка эффективной связи с дилером и информирование о планах), добавился раздел «Сохранение и развитие дилерской сети». Также респонденты получили возможность в дополнение к своим оценкам дать развернутый комментарий в специальных разделах.

В тройку лидеров по поддержке российских дилеров при продаже новых автомобилей в августе текущего года вошли Audi, Toyota и Suzuki. При этом, если компания Audi демонстрировала высокие оценки и в предыдущих двух опросах, то Suzuki значительно повысила показатели, войдя в тройку лидеров.

По постпродажному обслуживанию лидируют Audi, Skoda и Hyundai. Победитель в данной номинации в ходе последних исследований занимал лидирующие позиции, но только в настоящем рейтинге вышел на первое место. Компания Skoda повысила свои показатели на одну позицию по сравнению с прошлым годом. Hyundai вошел в тройку лидеров впервые. В рейтинге по рекламе и продвижению машин в этом полугодии наибольшее одобрение у дилеров получили Land Rover, Audi и Peugeot. Если Land Rover и Audi продолжают сохранять высокие

позиции, в случае Peugeot наблюдается значительное увеличение среднего балла по сравнению с прошлым годом.

По оценке финансовых отношений между дилерами и производителями на первом месте — французская компания Citroen, второе и третье место разделили Audi и Kia. Победитель в данной номинации сделал большие успехи в течение последних шести месяцев, в то время как Audi и Kia не желают уступать высшие строчки в рейтинге.

Вполне предсказуемый результат, отмечают в Ernst & Young, демонстрируется в категории «Коммуникации»: за эффективную обратную связь с дилерами и своевременное информирование о планах производителя высших баллов удостоились Audi, Land Rover и Toyota.

Высшие оценки в целом получили компании Audi, Citroen и Kia, что свидетельствует о значительной работе,

проделанной командами этих производителей за истекшие месяцы в области поддержки своих дилерских сетей, констатируют авторы исследования. Отметим, что компания представляет рейтинг лишь из первой десятки лидеров. В нее вошли представители как массовых, так и премиальных брендов, что демонстрирует способность импортеров

массовых марок, при наличии обширной дилерской сети, обеспечивать с ними эффективное взаимодействие. Примечательно, что входящие в тройку лидеров по объему продаж авто в России АвтоВАЗ, GM и Ford не вошли даже в десятку лидеров по удовлетворенности работы с ними их дилерских сетей.

АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ

Общий индекс удовлетворенности автодилеров по маркам, август 2009 года

