

авто

«В этих условиях для новых автомобильных предприятий встает вопрос о целесообразности их существования»

интервью

Петербургская автомобильная промышленность в наибольшей степени пострадала от кризиса. Как она пережила уходящий год и что ее ждет в будущем, в интервью „Ъ“ рассказали первый заместитель председателя комитета экономического развития промышленной политики и торговли (КЭРППИТ) Петербурга СЕРГЕЙ ФИВЕЙСКИЙ и генеральный директор петербургского завода GM ХАНС-ЮРГЕН МИШЕЛЬ.

— Каковы, на ваш взгляд, итоги уходящего года для петербургской автомобильной промышленности? Сергей Фивейский: Год был тяжелейшим для автопрома всего мира и петербургской автомобильной промышленности в частности. Причем для нашего города падение продаж на автомобильном рынке стало наиболее болезненным по сравнению с регионами, где автомобильная промышленность более развита. Потому что петербургские автомобильные заводы недавно стали запускаться. И именно в тот период, когда они только начали выстраивать свою работу, происходит резкое сокращение спроса на автомобили. В этих условиях для новых автомобильных предприятий вообще встает вопрос о целесообразности их существования. Это вопрос, который задавали все штаб-квартиры автомобильных компаний руководителям местных производств. В этом смысле совсем не случайными выглядели остановки производства на всех наших автомобильных предприятиях. Так получилось, что ни одному петербургскому автомобильному предприятию в



Сергей Фивейский

этом году не удалось наладить стабильную, циклическую работу, где объемы производства играют главную роль в вопросе рентабельности. Сейчас срок окупаемости петербургских автомобильных проектов отодвинулся из-за кризиса очень значительно. Падение общего объема производства по всем нашим заводам составит к концу года порядка 50 процентов по отношению к прошлогоднему показателю. Если в прошлом году Toyota и GM выпустили около 47 тыс. авто, то в этом году уже вместе с Nissan они соберут, по нашим оценкам, порядка 20 тыс. машин. По предварительным данным, за 11 месяцев 2009 года объем производства автомобилей в Санкт-Петербурге сократился до 36,8 процента к уровню аналогичного периода прошлого года и составил 16,4 тыс. штук. Это очень серьезное падение. Однако следует отметить, что в последние месяцы наметилась тенденция роста объемов



Ханс-Юрген Мишель

производства. Так, если в августе было произведено 400 автомобилей, то уже в сентябре и октябре 1,3 тысячи и 1,5 тысячи соответственно, а в ноябре — 5,5 тысячи. Но все же в итоге автомобильные предприятия Петербурга по итогам года выйдут максимум на 10–20 процентов от того, что у них было запланировано. И этот показатель очень далек от точки безубыточности. То есть это по-прежнему проекты будущего. Ханс-Юрген Мишель: Год был непростым. Но несмотря на это, нам удалось сохранить весь персонал, это около 750 человек. Мы запустили производство нового Chevrolet Cruze и сейчас готовимся к запуску Opel Astra. Серийный выпуск Astra в Петербурге запланирован на следующий год, но о точных сроках пока говорить рано. — Завод GM продолжит выпускать внедорожники Chevrolet Captiva и Opel Antara? Х.-Ю. М.: Производство этих автомобилей возобновлено и будет продолжаться. Мы активно выпускали Captiva и Antara до середины этого года, но потом из-за снижения спроса на них и необходимости сконцентрироваться на запуске Cruze выпуск этих внедорожников на нашем предприятии был приостановлен. Сейчас наши складские запасы Captiva и Antara распроданы, налажено и производство Cruze, поэтому мы вновь вернулись к мелкосерийному выпуску внедорожников. Наш завод может собирать их по 4–6 автомобилей в час. Мы уверены, что этот сегмент в России вскоре восстановится. Линия по сборке Cruze, на которой в следующем году будет собираться и Astra, рассчитана на производство 12–14 автомобилей в час. Но реальные объемы производства зависят, прежде всего, от спроса. Работать на склад неэффективно с точки зрения затрат. С. Ф.: Подчеркну, что ни один из петербургских автомобильных заводов сейчас не работает на склад. Все производят

в соответствии со спросом, а спрос, как известно, обвалился в среднем на 50 процентов. В итоге автомобили выпускаются единицами тысяч в год. Эти объемы являются убыточными для автомобильных предприятий. Ведь исходя из их планов, мы ожидали, что в этом году, по сравнению с прошлым, рост объемов производства автомобилей в городе увеличится в разы, а он в разы сократился. Планировалось, что заводы будут работать двенадцать месяцев в году и как минимум в две смены.

— Кстати, завод GM сейчас работает в одну смену. В связи с запуском производства Opel Astra на предприятии будет введена вторая смена?

Х.-Ю. М.: Да, планируется, что для сборки Opel Astra на заводе будет введена вторая смена. В лучшем случае это произойдет в середине следующего года, в худшем — мы запустим производство Astra, но продолжим работать в одну смену. Решение о запуске второй смены может быть принято в конце этого или в начале следующего года. В случае положительного решения нам предстоит нанять и обучить еще 300–400 человек.

С. Ф.: Надо сказать, что в условиях низкого спроса у предприятий как раз есть время на освоение новых моделей. Потому что когда спрос растет, заводы ничем другим не занимают кроме как удовлетворением растущих потребностей рынка в стандартном продукте. То есть сейчас то время, когда предприятия могут потратить силы и средства на освоение новых моделей, и это делают все заводы.

— Недавно стало известно, что на заводе GM вводятся так называемые непроизводственные дни, чтобы не только иметь возможность освоить производство Opel Astra, но и снизить объемы выпуска Chevrolet Cruze. Но дилеры GM говорят, что на эту модель есть даже небольшая очередь. Зачем в этих условиях сокращать ее выпуск?

Х.-Ю. М.: Когда на том или ином рынке начинается производство совершенно новой модели, то ожидания, связанные со спросом на нее, как правило, завышенные. Но в существующей экономической ситуации мы были довольно консервативны в своих оценках перспектив Chevrolet Cruze на российском рынке. Поэтому решение о вводе на предприятии непроизводственных дней существовало с самого начала. Сейчас мы понимаем, что модель можно было выпустить в несколько больших объемах. Но все комплектующие для сборки Cruze берутся из Кореи. С момента разме-

щения заказа на их поставку до фактической отгрузки проходит 13–14 недель. Это обстоятельство оказывает влияние на гибкость нашего производства. Я хочу отметить, что такая ситуация с производством Cruze еще раз доказывает экономическую целесообразность локализации производства, и мы сейчас активно работаем в этом направлении.

— Когда, на ваш взгляд, иностранные производители автомобильных компонентов вновь начнут приходить на российский и, в частности, петербургский рынок?

С. Ф.: Все заинтересованные иностранные производители автомобильных компонентов следят за петербургским автомобильным кластером, но реальных инвестиций делается не так много, как хотелось бы. Но мы ожидаем, что этот процесс активизируется в следующем году. Что касается российских компаний, то, как показывает проводимый автомобильными заводами мониторинг, качество деталей и уровень организации производства у большинства локальных поставщиков компонентов не соответствуют запрашиваемым требованиям.

Х.-Ю. М.: Мы уже номинировали несколько российских производителей автомобильных компонентов и учим их работать согласно нашим стандартам и требованиям. Пока я не могу назвать эти компании, потому что в настоящее время мы еще ведем переговоры.

— В апреле в Ленобласти открылось совместное производство по выпуску штампованных автокомпонентов испанской компании Gestamp и российской «Северстали». Тогда они объявили, что в мае будущего года начнут поставлять свою продукцию на завод GM. О планах поставок вам штамповку говорят и в компании Magna, которая также строит свой завод в Петербурге. С этими двумя производителями у вас уже действительно существуют договоренности?

Х.-Ю. М.: Мы ведем переговоры со многими поставщиками, но я бы сейчас не хотел говорить о каких-то конкретных контрактах. В отношении Gestamp и Magna у нас такая же политика, как и в отношении потенциальных российских поставщиков. И надо понимать, что не все переговоры завершаются подписанием контрактов. — Даже если речь идет о глобальных поставщиках, которые работают с GM и в других странах мира?

Х.-Ю. М.: Приведу пример. Если какой-то наш поставщик в Европе вдруг решит перенести свое производство хотя бы на 200 метров, ему вновь

придется проходить все необходимые процедуры, чтобы стать нашим поставщиком.

Это верно и в отношении новых заводов в России, которые принадлежат крупным иностранным компаниям — глобальным поставщиками GM. Зато когда мы заключаем контракт с российским производителем автомобильных компонентов, то он может претендовать и на поставки своей продукции на другие заводы компании в Европе, так как соответствует всем требованиям и стандартам GM.

— Компания «Северсталь» хочет, чтобы ее совместные с Gestamp российские заводы для производства штампованных деталей использовали российский металлопоток. Такие решения потенциальный поставщик должен согласовывать с потенциальным заводом-покупателем?

Х.-Ю. М.: Мы предоставляем нашим поставщикам спецификации по металлу и другому сырью. Нам не важно, где оно произведено, главное, чтобы сырье соответствовало нашим спецификациям. Например, многие наши поставщики в Европе закупают сырье в России.

— Удается ли, на ваш взгляд, петербургским автомобильным заводам довести уровень локализации производства до необходимых показателей в установленных сроки?

С. Ф.: Кризис, безусловно, скорректировал планы по локализации. Низкие объемы производства автомобилей петербургскими заводами не позволяют иностранным компаниям осуществлять рентабельное производство комплексуемых. Поэтому мы предложили Минпромторгу продлить на полтора-два года сроки локализации производства на петербургских автомобильных заводах. Но при этом мы также предлагаем установить более жесткие и конкретные критерии достижения автомобильными заводами города необходимого уровня локализации. И здесь важно понимать, что локализация может заключаться не только в том, чтобы определенный процент автомобильных комплектующих произвелся в России только для местных автозаводов, но и в том, чтобы определенные автокомпоненты российского производства будут использоваться и на предприятиях автомобильных концернов где-то за рубежом, то это тоже может им зачитываться в качестве процента локализации в России. Такая возможность тоже обсуждается.

— Просит ли петербургские автомобильные заводы дополнительные меры поддержки от правительства города?

С. Ф.: Да, КЭРППИТ проводит необходимый мониторинг потребностей автомобильных заводов города. Например, в этом году компания Nissan получила от нашего комитета компенсацию в размере около 1 млн рублей за понесенные затраты в ходе подготовки кадров. Также совместно с GM, МРЦ и Политехом реализован проект по обучению сотрудников малых компаний-производителей автомобильных компонентов. В этом году обучение по курсу прошли 20 специалистов. Актуальным является вопрос расширения портфеля заказов вузов города на выполнение научных и исследовательских работ по заказу иностранных автоконцернов. Кроме того, летом компания Nissan обратилась к нам с предложением по введению региональной программы льготного автокредитования на покупку автомобилей петербургской сборки. Сейчас мы находимся в стадии анализа эффективности таких мер. Мы общались с комитетом финансов на эту тему, чтобы понять возможности городского бюджета. Принципиальная реализация данных предложений возможна, но это приведет к образованию выпадающих доходов бюджета Петербурга, а также к образованию его дополнительных расходов. Поэтому пока в городской бюджет на следующий год деньги на это не заложены. Однако мы готовы вернуться к этому вопросу с учетом, в том числе, опыта Нижнего Новгорода по ГАЗу. Но нужно отметить, что доля ГАЗа в бюджете Нижнего Новгорода существенно выше, чем всех наших автомобильных заводов вместе взятых в бюджете Петербурга. Тем не менее мы продолжаем обсуждение этого вопроса.

— Речь идет только о субсидировании кредитов на покупку автомобилей Nissan петербургской сборки?

С. Ф.: Нет, если такая программа будет принята, то она, очевидно, должна касаться всех автомобильных предприятий города.

— Обсуждается выделение субсидий на покупку автомобилей петербургской сборки только в Петербурге или по всей России?

С. Ф.: И так и так можно, но Петербург в приоритете. — И когда можно ожидать решения городского правительства по инициативе Nissan?

С. Ф.: В следующем году. — Каким, на ваш взгляд, будет следующий год для петербургской автомобильной промышленности?

С. Ф.: Перспективы на следующий год неоднозначны. Тенденции 2009 года без соответствующей поддержки государства могут продолжиться в 2010 году — рост определяется спросом. Если поддержка

спроса будет оказана и станет эффективной, то можно ожидать роста производства. На рост потребительского спроса, например, оказывает влияние рост реальных денежных доходов населения. В течение последних месяцев мы наблюдали увеличение реальных денежных доходов населения в пределах 2 процентов ежемесячно. В ноябре, впервые за 2009 год, уровень реальных денежных доходов превысил уровень аналогичного периода прошлого года и составил 100,9 процентов к январю — ноябрю прошлого года. При сохранении указанной тенденции в следующем году можно ожидать оживление потребительского спроса, в том числе и на товары длительного пользования, такие как автомобили.

— Ранее сообщалось, что завод GM может одновременно выпускать пять моделей, сейчас их четыре, след за Opel Astra на заводе может быть запущена какая-то еще модель, возможно, седан Opel Insignia?

Х.-Ю. М.: Планы запустить на заводе производство пятой модели были и остаются. Но что это будет за модель и когда она может быть запущена, говорить рано.

— В рамках переговоров Сбербанка и Magna с компанией GM о покупке 55 процентов Opel, предполагалось также, что российский-канадский консорциум приобретет и петербургский завод GM. Пока шли эти переговоры, предприятие каким-то образом готовилось к продаже?

Х.-Ю. М.: Нет. Но предприятие с ознакомительным визитом посещали представители Сбербанка и Magna. Все это никак не повлияло на работу завода, он продолжал функционировать в плановом режиме.

— А объявленная в начале ноября профсоюзом завода так называемая итальянская забастовка повлияла на его работу?

Х.-Ю. М.: Мы не заметили никаких действий профсоюза, которые могли бы оказать влияние на работу предприятия. Если кто-то объясняет плановые остановки завода результатом забастовки, то это странно.

— Но глава профсоюза Евгений Иванов был уволен именно в ходе этой итальянской забастовки и считает, что пострадал именно за нее...

Х.-Ю. М.: Связи здесь нет. Я не хотел бы говорить о причинах увольнения Евгения Иванова, так как это вопрос конфиденциальности взаимоотношений работника и работодателя. Важно, что все в рамках правового поля. МАКСИМ ВЕРТМАН

Балтинвест
лизинговая компания
www.baltleasing.ru

НА ПЕРЕДОВОЙ ИНВЕСТИЦИЙ

- Первоначальный взнос от 20%
- Удорожание от 7,5 %
- Срок до 48 месяцев

*специальная программа «Балтинвест — Авто»
Санкт — Петербург, ул. Профессора Попова, д. 23, офис 200, тел.: 325 64 83, 325 89 51

РОСГОССТРАХ
ПОД КРЫЛОМ СИЛЬНОЙ КОМПАНИИ

8 (800) 200 0 900

0530 МТС, Билайн, Мегафон

www.rgs.ru

на правах рекламы

ВЫПЛАТЫ В НЕДЕЛЮ 1 МИЛЛИАРД Р У Б Л Е Й *

*** Общие средневзвешенные данные по страховым выплатам за 2008 год страховыми обществами группы компаний Росгосстрах**

ОАО «Росгосстрах», лицензия С № 0001 77 выдана ФССН 15.09.05, ООО «РГС - Аккорд», лицензия С № 2309 03 выдана ФССН 04.10.06, ООО «РГС - Дальний Восток», лицензия С № 0468 25 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Поволжье», лицензия С № 0665 52 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Северо-Запад», лицензия С № 0451 78 выдана ФССН 02.02.07, ООО «РГС - Сибирь», лицензия С № 2474 54 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Столица», лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Татарстан», лицензия С № 2382 16 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Урал», лицензия С № 2366 72 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Центр», лицензия С № 1096 33 выдана ФССН 11.05.06, ООО «РГС - Юг», лицензия С № 1374 61 выдана ФССН 17.05.06, ООО «РГС-МЕДИЦИНА», лицензия С № 3676 77, выдана ФССН 10.10.05, ООО «СК «РГС-ЖИЗНЬ», лицензия С № 3984 77, выдана ФССН 11.11.05 г.