авто

# Рост без спроса

## ожидает российский автопром в 2010 году

**автопром**

**Производство автомобилей в РФ по итогам 2009 года сократилось сильнее, чем продажи. Загружать мощности в прошлом году автомобильным заводам мешали забитые в 2008 году импортом склады, распродавать которые пришлось на протяжении всего прошлого года. Сейчас эта проблема решена, и эксперты ожидают роста производства авто в России, прежде всего за счет увеличения выпуска иномарок. При этом значительного роста спроса на машины в России аналитики в ближайший год не ждут. Но иностранные автоконцерны стремятся локализовать в РФ все больше моделей, чтобы заместить импорт из-за высоких пошлин и долгой и дорогой транспортировки. Кроме того, на автомобили российской сборки направлена вся госпомощь, существенно влияющая на продажи.**

**Эксперты считают, что заводы иностранных компаний в РФ смогут наращивать производство, в том числе за счет снижения спроса на продукцию АвтоВАЗа** ФОТО ДМИТРИЯ АЗАРОВА

По данным «АСМ-Холдинга», в 2009 году в России было произведено 597 тыс. легковых автомобилей, на 59,4% меньше, чем годом ранее. При этом выпуск автомобилей иностранных брендов сократился на 52,7%, до 271 тыс. единиц, отечественных — почти на 64%, до 317 тыс. авто. Таким образом, производство авто в РФ сократилось сильнее, чем продажи, которые, по оценке PricewaterhouseCoopers (PwC), обвалились на 50%, до 1,39 млн новых легковых авто. Столь значительный отрыв продаж от производства эксперты объясняют затариванием российских складов иностранными автопроизводителями в конце 2008 года в расчете на рост рынка. Но из-за разразившегося в сентябре 2008 года кризиса эти расчеты не оправдались. В итоге товарный запас автомобилей на 2008 год дилеры и импортеры распродавали и весь 2009 год. Эти склады мешали иностранным автоконцернам, имеющим заводы в России, загружать свои мощности. В частности, петербургский завод Toyota в прошлом году выпустил 8 310 седанов Camry, а продал их в РФ 16,5 тыс. штук. В начале года компания распродавала импортные Camry, а завод тем временем выпускал их не более 40 в день. Но уже во второй половине года, когда импортные седаны закончились, предприятие увеличило выпуск до 60 Camry в день.

Именно импортозамещение станет основным драйвером роста производства иномарок в России в 2010 году, считают эксперты. Существенного увеличения спроса на легковые машины в ближайший год в РФ аналитики не ждут, считая, что он скорее всего сохранится на уровне прошлого года. Но увеличение пошлин на ввоз новых и подержанных иномарок в Россию, а также их долгая и дорогая транспортировка из Европы и Японии делают локализацию производства в РФ, пусть и в небольших объемах, более выгодной. К тому же господдержка отечественного автомобильного рынка рассчитана на стимулирование продаж только автомобилей местной сборки, включая иномарки.

Неслучайно продажи иномарок российского производства в прошлом году сократились меньше всего. По оценке PwC, их было реализовано 360 тыс. штук, на 38% меньше, чем годом ранее, в то время как продажи импортных машин сократились на 57%, до 640 тыс. единиц. Продажи отечественных брендов снизились на 44%, до 390 тыс. машин. Некоторые эксперты считают, что иностранные автопроизводители смогут наращивать выпуск машин в РФ не только за счет импортозамещения ряда моделей, но и за счет снижения спроса на продукцию АвтоВАЗа.

Существенный вклад в увеличение объемов производства иномарок в РФ наряду с другими производителями в этом году внесут петербургские заводы Toyota, GM и Nissan. В прошлом году они вместе собрали, по данным КЭРППиТ, 19,9 тыс. машин. В городском комитете экономического развития ожидают, что в 2010 году они этот показатель как минимум удвоят. Основания для этого есть. Так, завод GM в сентябре начал выпускать массовый Chevrolet Cruze, но завод столкнулся с техническими трудностями и не смог собрать их в большом количестве. В профкоме завода говорят, что изначально планировали выпустить их до конца прошлого года около 12–13 тыс., но позже план был снижен до 8 тыс., затем до 4 тыс. А в итоге их было собрано чуть более 2 тыс. штук, примерно столько же и было продано. Впрочем, дилеры GM говорят, что сейчас на заводе все проблемы решены и в этом году предприятие будет наращивать выпуск Cruze. В этом году на конвейер предприятия встанет обновленный Opel Astra, весьма популярный в России. Кроме этого, завод уже выпускает Chevrolet Captiva и Opel Antara, а до конца года к ним может прибавиться пятая модель, возможно, малолитражка. Мощности предприятия рассчитаны на выпуск 60 тыс. авто в год, в GM говорят, что намерены их полностью загрузить до конца этого года.

Не полный прошлый год работал и петербургский завод Nissan, он запустился только в июне, начав сборку седанов Teana. В конце прошлого года Nissan также начал выпускать в Петербурге кроссоверы X-Trail. Хотят на заводе освоить и третью модель, возможно, уже в этом году, но пока не говорят какую. Самой популярной моделью Nissan в России является Qashqai, но он собирается в необходимых объемах в Великобритании, говорят в Nissan. Впрочем, в этом месяце Nissan презентует новый малый кроссовер Juke, который обещает стать чем-то средним между семейным хетчбэком Note и Qashqai. В Nissan надеются, что Juke сможет повторить успех последнего. Продажи Juke в Европе намечены на осень этого года. Мощности своего завода в Петербурге, рассчитанные на выпуск 50 тыс. авто в год, Nissan планирует загрузить к следующему году.

В течение двух-трех лет не собирается расширять модельный ряд, выпускаемый в России, только Toyota. Но завод в этом году может почти вдвое, до 15 тыс. штук, увеличить выпуск Camry. Кроме того, в сентябре должен заработать петербургский завод Hyundai, хотя и в тестовом режиме, а уже в начале 2011 года намерен начать продажи Hyundai петербургской сборки. В компании говорят, что это будет седан C-класса, специально разработанный для России. Мощности завода южнокорейского автопроизводителя составят 100 тыс. авто в год.

Отметим, что в начале этого года в Петербурге должен был заработать и завод Suzuki мощностью 30 тыс. авто в год. По крайней мере о таких планах было объявлено в середине 2007 года. Но к строительству своего завода компания так и не приступила, сперва столкнувшись с проблемой сложных грунтов на своем участке в Шушарах, а затем и с кризисом. В итоге компания и вовсе отказалась от аренды участка в Петербурге, заморозив «до лучших времен» строительство своего завода. Зато вместо Suzuki в Петербурге может быть налажено производство гибридов. Такой проект уже два года совместно разрабатывают петербургский холдинг «Яровит» Андрея Бирюкова и группа «ОНЭКСИМ» Михаила Прохорова. Об этом господин Прохоров недавно рассказал премьеру Путину. Его компания готова на первом этапе вложить €100 млн. Однако когда четырехместный гибрид Прохорова с рабочим названием «Эко» встанет на конвейер, пока непонятно.

Впрочем, Suzuki тоже может вернуться к своему проекту. Недавно 20% компании купил концерн Volkswagen, имеющий завод в Калуге. Эксперты не исключают, что если японцы решат возобновить строительство завода в России, то его новой площадкой скорее всего станет Калуга. Этот регион также внесет свой существенный вклад в увеличение объемов производства иномарок в РФ. Так, завод Volkswagen, в прошлом году выпустивший 48,5 тыс. авто, в этом году планирует увеличить производство до 90 тыс. машин. Его мощности рассчитаны на выпуск 150 тыс. авто в год. Весной этого года в Калуге также заработает завод альянса PSA Peugeot-Citroen и Mitsubishi, мощностью более 150 тыс. авто в год. Также в этом году принадлежащий Renault подмосковный завод «Автофрамос» запустит вторую очередь предприятия, увеличив его мощности вдвое до 160 тыс. авто в год (строительные работы уже закончены). Сейчас завод собирает только Logan, но в этом году на конвейер встанет хетчбэк Sandero.

С запуском завода PSA Peugeot-Citroen и Mitsubishi общие мощности иностранных автоконцернов в России превысят 750 тыс. авто в год. Это без учета контрактной промсборки иномарок на отечественных предприятиях. Сейчас, по оценке Мартина Яна, вице-председателя комитета автопроизводителей АЕБ, мощности шести иностранных заводов в России (Ford, GM, Nissan, Renault, Toyota и Volkswagen), в строительство которых было вложено $2,5 млрд, составляют 600 тыс. авто в год. Но загружены они, по словам господина Яна, лишь на 42%.

Впрочем, уже в этом году, по прогнозам «АСМ-Холдинга», выпуск легковых автомобилей в РФ увеличится на 34% — до 800 тыс. единиц. Однако в компании ожидают, что отечественные автопроизводители прибавят 42% и выпустят до 450 тыс. машин, иностранцы же увеличат сборку на 25%, до 350 тыс. авто. Но в долгосрочной перспективе, считают в Петербургской ассоциации производителей автомобильных компонентов (СПбАПАК), количество выпускаемых в РФ иномарок значительно превысит объемы выпуска отечественных марок.

В СПбАПАК полагают, что к 2014 году на территории России будет производиться около 3 млн автомобилей. Из них на отечественные марки, считают в ассоциации, придется лишь около 900 тыс. машин. При этом в ассоциации уверены, что к указанному году в Петербурге и Ленобласти будут выпускать до 800 тыс. автомобилей. Более того, согласно опросу KPMG, проведенному среди топ-менеджеров крупнейших мировых автоконцернов и производителей автокомпонентов, к 2015 году около 1 млн выпускаемых в РФ авто будет экспортироваться. Так считают 36,9% опрошенных. Остальные экспорта не исключают, но полагают, что местная продукция будет в основном реализовываться на внутреннем рынке.

По программе развития российского автопрома до 2020 года, разработанной экспертами Минпромторга, через 10 лет, помимо сборочных предприятий, в России должна быть сформирована и мощная автокомпонентная индустрия. Сейчас эта проблема стоит очень остро. Из-за небольших объемов выпуска авто в РФ иностранные производители комплектующих, рентабельность производства которых зависит от больших объемов заказа, не хотят строить свои предприятия в России. Из-за кризиса ряд компаний отказался от прихода на отечественный рынок. А местные поставщики пока не соответствуют стандартам иностранных производителей. Российские инвесторы до кризиса покупали поставщиков в Европе. Так, несколько компаний купил бывший председатель комитета экономического развития Петербурга, миллионер Сергей Бодрунов. У него также есть проект по строительству технопарка в Ленобласти для производителей автомобильных комплектующих, стоимостью около €1 млрд.

*(Окончание. Начало на стр. 13)*

# Поехали вслепую

**прогнозы**

*(Окончание. Начало на стр. 13)*

Впрочем, по данным «Автостата», некоторые импортеры продолжают ввозить в Россию автомобили 2008 года выпуска, продаваться которые, очевидно, тоже будут со скидками. В материалах агентства говорится, что в декабре прошлого года в страну было ввезено 37,5 тыс. новых иномарок. При этом 21% из них — все еще машины позапрошлого года выпуска. Больше всего автомобилей, сошедших с конвейера в 2008 году, в Россию по-прежнему везут японские и корейские производители, продажи которых из-за кризиса в РФ упали сильнее всего. У таких компаний, как Suzuki, Subaru, Mazda и Mitsubishi 80–95% автомобилей, ввезенных в Россию за весь прошлый год, это машины 2008 года выпуска. У Nissan таких — 63,5%, у Hyundai — 67,2%. «Европейские компании гораздо быстрее сумели распродать автомобили 2008 года выпуска благодаря росту европейских рынков. Объемы продаж японских и корейских компаний в Европе не так высоки, а российский рынок для некоторых из них был весьма значим, при этом его падение оказалось двукратным, поэтому уже произведенные машины „зависли“ на складах автопроизводителей», — отмечает Сергей Удалов, заместитель директора «Автостата». Всего же, по оценке агентства, из 515 тыс. авто, ввезенных в РФ в прошлом году, на машины 2008 года выпуска пришлось почти 45% — 230,5 тыс. штук.

Эксперты в связи с этим обращают внимание на то, что на российском рынке будет очень мало машин 2009 года выпуска. Едва ли у импортеров накоплены большие запасы этих авто, как было в конце 2008 года. Поэтому долгосрочных распродаж ожидать не приходится, вскоре на рынок начнут поступать авто 2010 года выпуска. Из-за этого средняя цена авто, составлявшая, по данным PwC, из-за скидок в 2009 году $19,1 тыс., против $22,3 тыс. годом ранее, в текущем году вновь может вырасти, что тоже, вероятно, негативно отразится на продажах.

Впрочем, несмотря на неоднозначные тенденции российского авторынка в этом году, аналитики верят в его светлое будущее в долгосрочном периоде. «Мы по-прежнему считаем, что российский автомобильный рынок имеет значительный потенциал развития в долгосрочной перспективе», — говорится в отчете PwC. Согласно прогнозу компании о развитии авторынка РФ до 2025 года, на докризисный уровень, когда в стране было продано 2,8 млн новых авто, отечественный рынок вернется лишь к 2015 году. В разработанной под эгидой Минпромторга программе развития российского автопрома до 2020 года предполагается, что это произойдет чуть раньше, в 2014 году. Еще более оптимистичные выводы следуют из исследования KPMG. Компания провела опрос среди топ-менеджеров крупнейших производителей автомобилей и автокомпонентов. Так, почти 43% топ-менеджеров считают, что к 2015 году в России будет продаваться 3–4 млн машин, 32% опрошенных полагают, что продаваться к этому моменту в РФ будет 4–5 млн авто. Еще 15,5% не сомневаются, что объем рынка, превысит 5 млн авто. Аналитики PwC, в свою очередь, прогнозируют, что продажи в России перевалят за 4 млн авто не раньше 2022 года. Отметим, что согласно отчету PwC за 2007 год, продажи автомобилей в России могли перевалить за 4 млн единиц уже в 2009 году, а к 2010 году приблизиться к 5 млн штук.

Теперь насыщения российского рынка на уровне 400 авто на 1 тыс. жителей в PwC ожидают не раньше 2025 года, когда, по оценке компании, в РФ будет продаваться около 4,3 млн авто. Согласно отчету Ernst & Young, на конец 2008 года в России на 1 тыс. жителей приходилось 210 авто, при этом аналогичный показатель в Германии составлял 575 авто, в США — 447 машин. Исходя из этих показателей, потенциал российского рынка огромен, особенно с учетом того, что, по данным «Автостата», около 45% отечественного автопарка, который по оценке Ernst & Young на начало 2009 года составлял 29,8 млн авто, старше 10 лет. Необходимость его обновления, особенно с учетом ввода утилизационных программ, также обещает дополнительные перспективы роста продаж новых и подержанных автомобилей в возрасте 3–5 лет.

Впрочем, в оценке всех этих позитивных перспектив эксперты PwC оговариваются, что «дорога к этой долгосрочной цели едва ли окажется ровной и гладкой, учитывая сильную зависимость российской экономики от мировых экономических условий, поэтому не исключена возможность повторения кризиса в течение периода» до 2025 года.

МАКСИМ ВЕРТМАН

**РЕГИОНЫ ПОДДЕРЖАТ АВТОПРОМ ЗА СЧЕТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА**

Российские регионы в 2010 году получат из федерального бюджета 10 млрд рублей на закупку автомобилей. «Субсидии предоставляются Министерством регионального развития Российской Федерации в целях софинансирования мероприятий по закупке автотранспортных средств для обеспечения транспортного обслуживания населения муниципальных образований, деятельности учреждений здравоохранения и подразделений милиции, грузоперевозок, а также по закупке коммунальной техники», — говорится в постановлении правительства. Ранее сообщалось, что всего на закупку автотранспорта для государственных нужд в 2010 году из бюджета будет выделено 20 млрд рублей.

**Максим Вертман**

# «Да, было...»

**интервью**

**Экс-форвард петербургского «Зенита», а ныне нападающий лондонского «Арсенала» АНДРЕЙ АРШАВИН рассказал в интервью „Ъ“, почему он решил заняться в Петербурге автомобильным бизнесом и как он собирается его развивать.**

МАКСИМ ЯРВИНЕН

**— Почему вы решили заняться таким затратным и уже высококонкурентным бизнесом, как автомобильная торговля?**

— Я думаю, сегодня все сферы бизнеса высококонкурентные. Но такой вид бизнеса, как автоторговля и обслуживание автомобилей мне кажется наиболее выгодным, потому что количество автомобилей все время растет. Кроме того, мне предоставили маркетинговые исследования и расчеты.

**— Почему выбрали именно BMW, особенно с учетом того, что из премиальных брендов у этой марки и без вас было больше всего салонов в Петербурге?**

— Это известная, престижная марка, мечта многих людей. У нас был земельный участок на севере города, мы планировали там открыть автоцентр. В BMW RT поддержали наш проект.

**— Некоторые петербургские дилеры премиальных авто говорят, что советовали вам не заниматься автомобильным бизнесом без опыта, так как без него велика вероятность потерпеть неудачу. Действительно ли звучали такие советы и почему вы к ним не прислушались?**

— Да, было...

**— Почему даже несмотря на кризис, вы решили все же запустить салон и не отказались от этого бизнеса?**

— Кризисы приходят и уходят, а люди на автомобилях ездить не перестанут. Не было смысла из-за этого тормозить практически завершенный проект.

**— Почему в качестве партнера вы выбрали именно компанию «БалтАвтоТрейд»?**

— Это компания, которая давно и успешно занимается продажей автомобилей BMW и имеет хорошую репутацию.

**— На каких условиях строится ваше, Петра Тиньгаева и компании «БалтАвтоТрейд» партнерство в Петербурге?**

— Мы партнеры.

**— Сколько собственных средств вы вложили в этот бизнес?**

— Без комментариев.

**— Как вы оцениваете деятельность Петра Тиньгаева в качестве руководителя петербургского салона «БалтАвтоТрейд», особенно в свете финансовых претензий к нему со стороны множества контрагентов?**

— Оцениваю позитивно. Я обладаю полной информацией о работе предприятия, в том числе и о сути «множества финансовых претензий». Я сам неоднократно сталкивался с ситуацией, когда в печати из ничего раздувается целая история. Мне, конечно, не очень приятно, что зачастую это делается ради использования моего имени. А по сути спор идет о сроках выполнения и качестве работ. Если стороны не договорились — они идут в суд. Это нормально.

**— С какими результатами продаж ваш салон закончил прошлый год?**

— Наш годовой план продаж выполнен на 70% притом, что мы открылись в конце апреля.

**— Вы этими результатами довольны. Именно на такие вы рассчитывали?**

— С учетом того, что это первый год работы — доволен.

**— Сколько автомобилей салон планирует продать в этом году?**

— По плану мы должны продать 250 машин.

**— Когда вы планируете получать прибыль от деятельности салона BMW «БалтАвтоТрейд»?**

— Уже в этом году.

**— Почему еще до того как окупился ваш бизнес по BMW, вы также решили заняться VW?**

— Считаю Volkswagen тоже интересной маркой. Это отдельный проект, не связанный с BMW.

**— Каких вложений от вас потребует этот проект?**

— Следующий вопрос.

**— Кто и на каких условиях будет вместе с вами принимать в нем участие?**

— До открытия я бы не хотел отвечать на этот вопрос.

**— Сколько автомобилей VW вы планируете продать в этом году?**

— Около 200 автомобилей.

**— Нет ли желания вообще отказаться от автомобильной торговли и продать этот бизнес?**

— Нет, у этого бизнеса есть будущее.

**— Возможно, есть желание расширять автомобильный бизнес и помимо BMW и WV заняться торговлей еще какими-нибудь автомобильными марками и увеличивать сеть по торговле BMW и WV?**

— Пока нет.

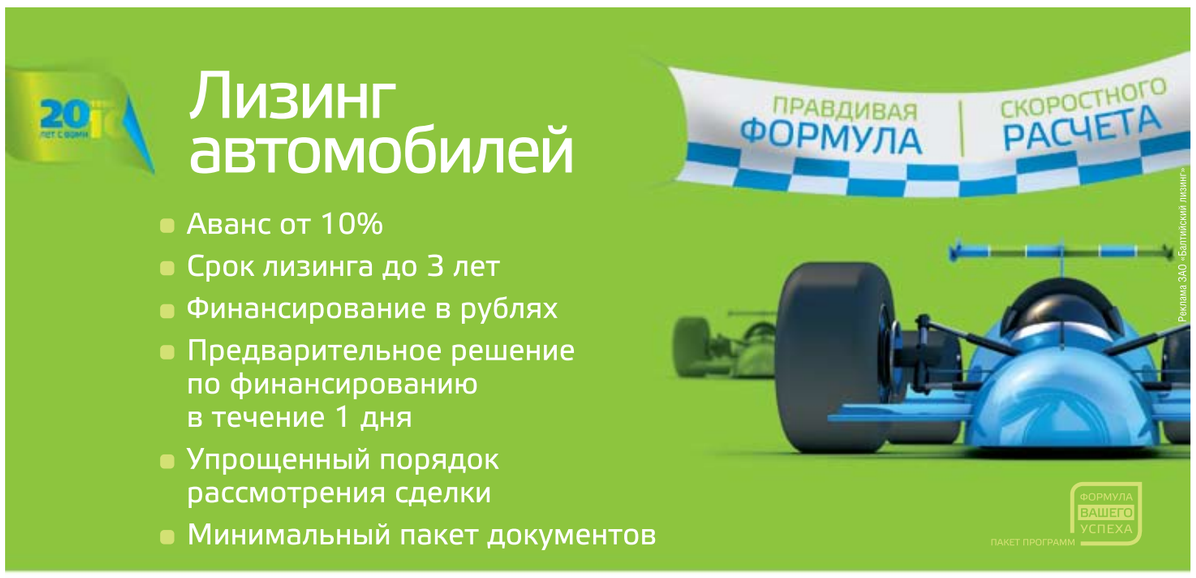
**— Петербургский салон «БалтАвтоТрейд» привлекает в качестве менеджеров бывших игроков «Зенита», зачем?**

— А что в этом такого? Я считаю, что люди, достигшие результатов в спорте, достигнут успеха и в других делах. Но вообще решения, с кем работать, принимает Петр Тиньгаев.

**— Кто-нибудь из бывших игроков «Зенита» не планирует совместно с вами инвестировать в автомобильную торговлю?**

— На данный момент — нет, но я не исключаю такую возможность.

**— Каким бизнесом вы еще занимаетесь или планируете заняться?**

— Мы с Петром Тиньгаевым развиваем сеть автосервисов «АвтоДепо» в Петербурге.

МАКСИМ ВЕРТМАН