

ВЫРУЛИВАЯ НА ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ

УЖЕСТОЧЕНИЕ РЕЖИМА ПРОМСБОРКИ АВТО В РФ ПОДТОЛКНЕТ ИНОСТРАННЫЕ АВТОКОНЦЕРНЫ РАЗВИВАТЬ В СТРАНЕ ИННОВАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВО. ПОКА ЖЕ МИРОВЫЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ НЕ СПЕШАТ ЛОКАЛИЗОВЫВАТЬ В РФ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ, ОГРАНИЧИВАЯСЬ МИНИМУМОМ, НЕОБХОДИМЫМ ИМ ДЛЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ И УДЕШЕВЛЕНИЯ ПРОДУКЦИИ.

МИХАИЛ СЕРОВ

Развитие инновационного производства в российской автомобильной промышленности возможно лишь с помощью иностранных автомобильных концернов, уже не раз говорили эксперты, а власти РФ подтверждали это своей политикой. Большие надежды по притоку новых технологий в отечественный автопром были связаны с прошлогодней попыткой российского Сбербанка в консорциуме с канадской компанией Magna приобрести значительную долю в компании Opel у обанкротившегося американского гиганта General Motors. Эта сделка обещала помочь оживить другой проект по привлечению иностранных автомобильных технологий в Россию. Еще в 2006 году группа ГАЗ Олега Дерипаски за \$150 млн приобрела у Chrysler сборочную линию мощностью более 100 тыс. авто в год, на которой американская компания выпускала седаны Chrysler Sebring и Dodge Stratus. С помощью этого оборудования уже в России ГАЗ стал собирать Sebring под брендом Volga Siber. Отметим, что в 2006 году ГАЗ также купил в Великобритании завод LVD, который выпускал коммерческие автомобили под брендом Maxus. Но в кризис LVD едва не обанкротился и был продан китайской компании Eco Concept. Своих покупателей в России не нашла и Volga Siber, в результате новая сборочная линия ГАЗа оказалась существенно недозагружена. Именно ГАЗу, как ожидалось, должен был отойти пакет Opel, купленный Сбербанком, что позволило бы Олегу Дерипаске загрузить пустующую линию производством немецких авто и получить новые технологии. Но несмотря на усилия лоббистов различных уровней, вплоть до канцлера Германии Ангелы Меркель, которая выступала за продажу Opel российско-канадскому консорциуму, сделка так и не состоялась. И одной из главных причин этого стало нежелание GM передавать России технологии Opel, о чем руководство американской компании прямо заявляло.

Впрочем, эта показательная неудача лишь усилила настойчивость российских властей в желании получить от допущенного на российский рынок иностранного автопрома передовой технологический опыт.

В разгар кризиса, когда правительство выделяло миллиардные беспроцентные кредиты на поддержку АвтоВАЗа, власти настаивали, чтобы другой акционер завода — французская компания Renault (ей принадлежит 25% акций предприятия) — тоже участвовала в его спасении, если не деньгами, то технологиями. В противном случае руководство России намекало, что доля Renault в российском автоконцерне может быть размыта в ходе допэмиссии его акций, которую может полностью выкупить российское государство. А в июле



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВСКИЙ

ОПТИМИЗАЦИЯ ЗА СЧЕТ ИННОВАЦИЙ МОЖЕТ ЛЕГКО ОСТАВИТЬ ЛЮДЕЙ БЕЗ РАБОТЫ — НА КОНВЕЙЕРАХ ПРОСТО БУДУТ ТРУДИТЬСЯ РОБОТЫ

этого года премьер РФ Владимир Путин на форуме «Технологии в машиностроении-2010» пошел дальше и предложил властям Франции обменять на часть принадлежащих им акций Renault госпакет акций АвтоВАЗа и вдобавок (уже неофициально) предложил облегченный доступ к российским энергоресурсам. Идея пока не получила развития. Однако компания Renault, чтобы ее доля в ходе допэмиссии акций АвтоВАЗа не была размыта, согласилась предоставить российскому предприятию оборудование, на котором в 2012 году стартует производство пяти моделей: двух под брендом Lada, двух Renault и одной Nissan (в рамках альянса Renault — Nissan).

Однако это едва ли приведет российский автопром к инновационному прорыву, считают эксперты. Зато позволит

Renault — Nissan существенно увеличить объемы производства и сократить долю импортной продукции, которая из-за высоких таможенных пошлин становится менее конкурентоспособной. Говоря о развитии инновационного производства в России, представитель Nissan Татьяна Натарова прямо заявила: «Мы занимаемся импортозамещением и используем в целом стандартные методы работы, особых инноваций (в работе на территории РФ. — BG) выделить не смогу».

Отметим, что на территории РФ сейчас действуют заводы компаний Ford, Toyota, GM, Nissan, Volkswagen, Renault, Peugeot-Citroen и другие. Все они, как высказалась госпожа Натарова, «используют стандартные методы работы»: осуществляют на своих предприятиях сварку и окраску кузовов, но почти все комплектующие как

простые, так и высокотехнологичные, за отдельным исключением — импортируют. При этом ряд компаний продолжают собирать в России автомобили и методом крупноузловой сборки, поставляя в РФ уже сваренные и окрашенные кузова. Размещению в РФ производства высокотехнологичных автомобильных комплектующих мешают слишком мягкие условия, по которым иностранные автоконцерны могут работать на территории страны, уверен Валерий Киселевич, президент Санкт-Петербургской ассоциации производителей автокомпонентов. Сейчас иностранные автомобильные заводы в РФ могут льготно ввозить комплектующие, если их предприятия обладают мощностью не менее 25 тыс. авто в год. Но для того чтобы в страну шли их технологичные поставщики, это слишком малые объемы, считает господин Киселевич. Поэтому власти готовятся ужесточить условия промсборки. Соглашения по существующим правилам подписывались до ноября 2007 года, сроком на семь лет после начала производства. И чтобы их продлить, иностранным заводам в России придется иметь производство не менее 300 тыс. авто в год, локализовать производство двигателей и/или коробок передач (от 200 тыс. в год), создать производство кузовной штамповки, а также открыть центр разработок и инжиниринга (R&D), объяснял в конце августа директор департамента автопрома и сельхозмашиностроения Минпромторга Алексей Рахманов. Именно эти меры, связанные с необходимостью увеличивать иностранными заводами объемы производства, стимулируют появление в России инновационных видов производства в автомобильной промышленности, считает господин Киселевич. «Разумеется, предприятие с большим объемом производства (более 100 тыс. автомобилей в год) сталкивается с необходимостью оптимизации процесса производства с помощью различных инновационных решений», — говорит представитель петербургского завода Hyundai Мария Мальцева. ■

МНЕНИЕ НАУЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

АЛЕКСЕЙ УШАКОВ, руководитель научно-исследовательского офиса General Motors в России и странах СНГ

Сегодня термин «инновация» смело можно назвать одним из символов эпохи. Инновационные разработки порождает конкурентная среда. А конкуренция на рынке автомобилей по праву может считаться одной из самых высоких, что собственно и приводит к развитию инноваций в автомобилестроении.

Научный офис GM в России и СНГ, который является структурным подразделением глобального научно-исследовательского центра General Motors, был открыт в 2005 году. Основной целью работы этого подразделения в России является прежде всего налаживание международных связей в научном сообществе и, конечно, возможность вплотную работать с российскими научно-исследовательскими и техническими центрами, обладающими огромным потенциалом. За это время было успешно завершено

12 проектов, 11 в настоящее время находятся в работе, готовится запуск еще шести исследований в области автомобилестроения.

Наш офис работает с научно-исследовательскими центрами и технологическими центрами вузов в различных регионах России, но надо признать, что в Петербурге я провожу большую часть времени. Мы активно сотрудничаем с Политехническим Университетом, Университетом информационных технологий, механики и оптики и СПбГУ.

Мы активно расширяем возможности получения ведущими вузами города заказов на выполнение прикладных исследований в сфере автомобилестроения. Так, например, вузы Петербурга — партнеры GM, — работают в настоящее время над такими проектами, как исследования в области новых материалов для современных аккумуляторов, математическое моделирование процессов в реальных объектах, создание систем управления для перспективных двигателей, разработка новых технологий соединения деталей для применения в автомобилестроении, экономический анализ моделей рынка.