

В конце сентября в Петербурге заработал четвертый автомобильный завод компании Hyundai и открылся завод производителя автокомпонентов компании Magna. Таким образом, все крупнейшие инвестпроекты в сфере автопрома в городе реализованы. Это позволило властям объявить, что автомобильный кластер Петербурга сформирован. Хотя на этом пути не обошлось и без потерь: компания Suzuki со своими поставщиками в город уже, похоже, не вернется. Но и построенным заводам теперь предстоит количественное, а вслед за ним и качественное развитие, на чем настаивает российское правительство. И на этом пути тоже могут быть потери, считают эксперты.

Кластер Детройта

В Петербурге заработали все автомобильные заводы

автопром

С запуском заводов Hyundai и Magna в Петербурге завершается трехлетняя серия ежегодных открытий новых автомобильных производств, которая началась в декабре 2007 года с пуском завода Toyota (обошелся компании в 4 млрд руб.). С тех пор в городе заработали также сборочные предприятия компаний GM (открылся осенью 2008 года) и Nissan (заработал летом 2009 года, стоил около \$200 млн). Создававшийся как «российский Детройт» и сформированный как «петербургский автомобильный кластер» масштабный проект по привлечению в город иностранных автоконцернов не обошелся без потерь. В разгар кризиса завод стоимостью более 3 млрд руб. (без учета дополнительных издержек, которые выявились в ходе реализации проекта и внесли свой вклад в решение компании) передумала строить Suzuki. Вместе с ней свой проект свернули и поставщики Suzuki, компании Cadence и Sumitomo, которые собирались построить совместный завод стоимостью \$60 млн. Кризис также едва не сделал завод GM по-настоящему российским. В ходе прошлогодних переговоров о покупке Сбербанком и Magna у банкротившегося тогда концерна GM контрольной доли компании Opel российская сторона настаивала и на покупке петербургского завода американской компании. Это



Петербургский автомобильный кластер сформировался, но чтобы стать «российским Детройтом», властям предстоит найти стимулы для иностранных инвесторов по росту производства и углублению локализации

предприятие Сбербанк едва не купил за €65 млн, хотя в его строительство было вложено \$300 млн. Но сделка не состоялась, и все петербургские автомобильные заводы остались иностранными. Теперь их четыре. На сегодняшний день они выпускают семь моделей. Завод Toyota (общая мощность — 50 тыс. авто в год) собирает

седан Samru, завод GM (мощностью 60 тыс. авто в год) выпускает внедорожники Chevrolet Cruze и хэтчбеки Opel Antara, седаны Chevrolet Cruze и хэтчбеки Opel Astra. Наконец завод Nissan (мощность 50 тыс. авто в год) производит в Петербурге седаны Nissan Teana и компактные внедорожники X-Trail. Впрочем, общие объемы производства

автомобилей в Петербурге пока невелики. Так, мощности трех действующих заводов города рассчитаны на выпуск 160 тыс. авто в год. Но в январе — августе, по данным Петростата, они собрали только 34,6 тыс. авто. Стоит, однако, отметить, что в январе — августе прошлого года автомобильные предприятия Петербурга произвели 8,1 тыс.

машин, а за весь прошлый год — 19,9 тыс. авто. То есть производство увеличивается. И в следующем году заводы Nissan и GM обещают выйти на полную мощность с одновременным расширением выпускаемого в Петербурге модельного ряда. К ним присоединится и завод Hyundai (мощность 150 тыс. авто в год, инвестиции —

\$500 млн), который до января будет работать в тестовом режиме, а затем начнет массовое производство автомобилей. На нем планируется выпускать три модели, две Hyundai и одну модель Kia (однако пока неизвестно, в какой период они будут запущены). В следующем году Hyundai планирует произвести на своем заводе около 100 тыс. авто. Таким образом, если текущие планы заводов города будут реализованы, то в следующем году GM, Nissan и Hyundai выпустят более 200 тыс. машин. Если завод Toyota продолжит работать в текущем режиме (в одну смену), он выпустит еще около 15-17 тыс. машин. Впрочем, глава ООО «Тойота Мотор» Такеши Исогая на недавнем совещании по автопрому с премьером РФ Владимиром Путиным сказал, что компания в ближайшее время собирается обсудить с головной компанией вопрос увеличения производства и расширения модельного ряда, выпускаемого в Петербурге, и даже строительство второй очереди предприятия.

Отметим, что обсуждаемые в правительстве меры по ужесточению режима промышленной сборки в случае их принятия вынудят иностранные заводы в России существенно расширять объемы производства (до 200 тыс. авто в год) и увеличивать локализации производства в первую очередь за счет высокотехнологичных комплектующих. На сегодняшний день к таким мерам лучше

всего готов завод Hyundai. Его стартовые мощности самые большие из иностранных заводов в России. Кроме того, компания построила собственный штамповочный цех, а также привела в Россию 11 поставщиков различных уровней, которые специально под Hyundai вложили в строительство своих предприятий в РФ еще около \$200 млн. Другим же предприятиям придется инвестировать существенные средства для соответствия обсуждаемым критериям. Некоторые эксперты считают, что на это могут согласиться не все компании. Внутренний рынок России велик, но не настолько, чтобы каждый из присутствующих в стране иностранных автомобильных заводов мог ежегодно выпускать и продавать по 200 тыс. машин. При этом экспортный потенциал пока тоже невелик и рассматривается только с точки зрения поставок местной продукции в Белоруссию и Казахстан, чьи рынки новых машин в совокупности меньше петербургского. Возможный уход из России некоторых иностранных автопроизводителей не исключают и российские власти. По крайней мере, это следует из стратегии развития российского автопрома до 2020 года, разработанной Минпромторгом. Таким образом, сформированный на сегодня в Петербурге автомобильный кластер может понести новые потери.

МАКСИМ ВЕРТМАН

18
страница

Автосалон расставил акценты

Спрос на премиальные авто в РФ сохраняется несмотря ни на что

19
страница

Авторынок разогнал кредитование

Банки снижают ставки на покупку авто

19
страница

Посткризисный передел

На авторынке началась инвестиционная активность

20
страница

Изношенное ОСАГО

Автогражданка может подорожать





BREITLING
1884



CHRONOMAT



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., Большая пр. 46, т. (812) 235-07-66
П.С., Большая 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. Б. Якиманка 22, т. (495) 995-21-76
www.imperial-ltd.ru

WWW.BREITLING.COM