

www.kommersant.ru/region/spb

Понедельник 11 октября 2010 №188/П (№4488 с момента возобновления издания)

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

АВТО

Автосалон расставил акценты

Спрос на премиальные авто в РФ сохраняется несмотря ни на что

Выставка

Если Московский международный автосалон (ММАС) 2008 года стал предвестником глубокого спада на отечественном автомобильном рынке, то ММАС-2010 стал сигналом о его восстановлении. Руководители крупнейших автоконцернов успели воспользоваться площадкой салона, чтобы сообщить: российский рынок станет расти быстрее, чем ожидали эксперты. Однако упор на ММАС-2010 мировые компании все же сделали на премиальном сегменте, который в РФ и в кризис почти не пострадал.



Иностранные автоконцерны видят потенциал российского авторынка, но упор предпочитают делать на богатых клиентах

Московскому международному автосалону (ММАС) в каком-то смысле повезло. Впервые он прошел в столице в 2006 году. Но по-настоящему статусным он стал только в 2008 году (ММАС проходит раз в два года), когда ему был присвоен класс «А», которому соответствуют мировые мотор-шоу в Женеве, Детройте, Токио, Париже и Франкфурте. На ММАС-2008, который, как и салон этого года, проходил в августе, руководители мировых и отечественных компаний еще сохраняли оптимизм относительно дальнейшего развития российского и глобального автомобильных рынков. Однако, спустя совсем немного времени, разразился мировой финансовый и экономический кризис, который привел к резкому обвалу продаж авто по всей планете.

Нынешний ММАС-2010 вновь проходил в атмосфере всеобщего оптимизма. Кризис, кажется, отступает, а российский автомобильный рынок растет быстрее прогнозов. В частности, некоторые эксперты уже не исключают, что по итогам этого года в РФ может быть продано до 1,9 млн новых машин, против 1,47 млн авто годом ранее. При этом прежде аналитики, делая прогнозы на 2010 год, ожидали рост продаж не более чем до 1,5–1,6 млн машин.

Неудивительно, что нынешний салон был ориентирован на растущий рынок, а потому прошел с размахом. В нем приняли участие 80 компаний из 12 стран, которые представили около 600 автомобилей. При этом 8 из них стали мировой премьерой, 7 — европейской, 62 — российской премьерой. На автосалоне также было выставлено 20 концепт-каров. Экспонатом ММАС стала и одна из желтых Lada Kalina Sport, на которой, как утверждают организаторы, премьер Владимир Путин тестировал трассу «Амур» от Хабаровска до Читы. Компания Renault, в свою очередь, показала там болид российского гонщика «Формулы-1» Виталия Петрова.

Среди состоявшихся мировых премьер — новый Ford Mondeo с двухлитровым турбированным бензиновым двигателем мощностью 240 л. с., новый бизнес-седан Renault Latitude, который придет на смену семейству VelSatis, обновленный внедорожник Toyota Highlander с двигателем V6 с объемом 3,5 л (273 л. с.), получивший удлиненную на 10 см базу и увеличенную на 8,5 см ширину, обновленное купе Mercedes-Benz CL с новым битурбированным двигателем V8, новый Porsche 911 GT2 RS, который разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с (самая

мощная машина в истории компании), сразу две премьеры от Land Rover (Range Rover и Freelander с двигателями — 4,4 л и 2,2 л соответственно), а также бронированный Jaguar XJ Sentinel, который выдерживает ударную волну от взрыва 15 кг тротила. Отметим, что на ММАС компания Ford также представила обновленный Ford Focus, который придет на смену нынешней модели, выпускаемой на заводе компании во Всеволожске. А компания Hyundai показала концепт нового седана, специально разработанного для России, который с января следующего года будет выпускаться на заводе компании в Петербурге.

Эксперты, впрочем, обратили внимание, что почти все мировые премьеры автосалона представлены в премиальном сегменте. Это одна из особенностей российского автомобильного рынка, сказал «Ъ» член правления Audi AG Петер Шварценбауэр — несмотря на то, что в кризис он показал одно из самых серьезных в мире падений, премиальный сегмент практически не пострадал. Причем это касается и самых дорогих в мире автомобилей, таких как Lamborghini, Ferrari, Bentley, Maserati и Bugatti (стоимость каждого находится в диапазоне €0,14–1,2 млн). В кризисном

2009 году их было продано по РФ 188 штук, это на 33% меньше, чем годом ранее. При этом автомобильный рынок страны в целом за тот же период обвалился вдвое. Сегмент премиальных авто восстанавливается в России стал быстрее, чем рынок в целом. Так, продажи люксовых автомобилей в России в первом полугодии выросли на 30,5%, хотя весь рынок новых машин увеличился только на 3%.

Премиальная направленность салона отразилась и на цене билетов на него. В 2010 году посетить ММАС стоило 700 руб. в будни и 900 руб. в выходные, а в 2008 году билеты стоили 400 руб. Организаторы объяснили это желанием «сохранить салон», так как по сравнению с 2008 годом пришлось снизить для автомобильных компаний арендные ставки, что говорит об экономии с их стороны. Тем не менее площадь выставки по сравнению с 2008 годом сократилась на 10 тыс. кв. м. до 100 тыс. кв. м. Однако посетители ее, как и предыдущее мотор-шоу, около 1,6 млн человек. И это демонстрирует большую популярность ММАС, чем, например, аналогичных салонов в Женеве и Детройте, которые в 2010 году приняли по 700 тыс. человек каждый.

АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ

КОНТЕКСТ

В РФ растет парк «газовых» машин

Парк транспортных средств, работающих на сжатом природном газе, согласно данным Национальной газомоторной ассоциации, насчитывает порядка 104 тыс. машин, сообщил агентству «Автостат» исполнительный директор НГА Виктор Стативко. Наибольшую долю в этом количестве занимают «Газели», хотя серийно такие модификации, работающие на метане, в настоящее время ГАЗ пока не выпускает. Стоит отметить, что российский парк автомобилей, использующих в качестве топлива метан, по величине сопоставим с американским. По словам господина Стативко, крупнейшие парки автомобилей, работающих на сжатом природном газе, находятся в Ставропольском крае, Рязанской, Тульской, Томской областях и на Урале (Свердловская, Челябинская и Курганская области). Кроме того, порядка 15% корпоративного парка «Газпрома» (57 тыс. машин) работают на сжатом природном газе. Газозаправочная сеть в России насчитывает

250 станций, а потребление сжатого природного газа в качестве автомобильного топлива в прошлом году составило около 322 млн куб. м. По прогнозам экспертов, к 2020 году российский парк автомобилей, работающих на сжатом природном газе, вырастет до 1 млн машин, а число заправочных станций — до тысячи штук.

Мировой автопарк транспортных средств, работающих на природном газе, в 2010 году превысил 11-миллионную отметку. При этом лидером по количеству машин, использующих в качестве топлива метан, является Пакистан (2,25 млн штук). Более миллиона CNG-автомобилей также находится в Аргентине (1,81 млн шт.), Иране (1,73 млн шт.) и Бразилии (1,61 млн шт.). По прогнозам экспертов, при сохранении темпов роста использования газа на транспорте к 2020 году на этом виде топлива будут ездить 50 млн машин.

АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ

Продажи коммерческих авто в РФ стремятся к лидерству в Европе

Российский рынок легких коммерческих автомобилей, который в предыдущие несколько месяцев занимал пятое место в «европейском первенстве», по итогам августа впервые в нынешнем году вошел

в «тройку» лидеров, констатируют аналитики агентства «Автостат». По мнению экспертов, столь высокий результат российского авторынка LCV обусловлен прежде всего более выраженными сезонными колебаниями автопродаж в Европе. По данным Европейской ассоциации автопроизводителей (ACEA), в августе продажи легких коммерческих автомобилей в Европе выросли на 9,2% до 86,23 тыс. машин. Лидером среди европейских стран по продажам LCV до 3,5 т остается Франция, где было реализовано 21,7 тыс. автомобилей — на 11,4% больше, чем годом ранее. На второе место вышла Германия с показателем 14 тыс. штук (+12,6%). Если при рассмотрении европейского рынка LCV учитывать Россию, то наша страна в августе впервые в нынешнем году поднялась на третье место, показав при этом наибольший рост среди основных европейских рынков. По расчетам «Автостата», продажи легких коммерческих автомобилей в России по итогам августа выросли на 45,7% до 13,7 тыс. единиц. На четвертое место опустилась Великобритания, где продажи LCV увеличились на 15,5% до 8,7 тыс. автомобилей. Замыкает «пятерку» лидеров на этот раз Италия — в этой стране продажи легких коммерческих автомобилей выросли на 3,9% и составили 6,4 тыс. машин. Парк легких коммерческих автомобилей России по состоянию на начало 2010 года насчитывал свыше 3,41 млн единиц. В отличие

от легкового парка, где на автомобили иностранного производства приходится почти 40% и эта цифра продолжает быстро расти, парк LCV составляет 34% и прирастает малыми темпами. Анатолий Меньшиков

BMW отзывает дорогие автомобили

Компания BMW отзывает 198 тыс. автомобилей из-за возможной неисправности гидроусилителя тормозов. Проблемы могут возникнуть у моделей BMW 5-Series, 6-Series, 7-Series и Rolls-Royce Phantom, произведенных в период с 2002 по 2010 год и оснащенных моторами V8 и V12, сообщает Auto.Lenta.ru. В этих автомобилях может происходить утечка тормозной жидкости, из-за чего перестает работать гидроусилитель тормозов и водителю приходится прикладывать дополнительные усилия для остановки автомобиля. В ближайшее время автопроизводитель намерен оповестить владельцев неисправных машин о необходимости прохождения сервисной кампании у официальных дилеров. Ранее NHTSA начала расследование в связи с возможной неисправностью гидроусилителя руля на автомобилях Mini Cooper 2004–2005 года выпуска и BMW Z4 2003–2005 года выпуска, однако об их отзыве пока объявлено не было. Анатолий Меньшиков

АВТО



Доступный лизинг



Быстро
Просто
Легко
Доступно

решение о финансировании в течение 2-х часов
оформление договора лизинга за 4-е дня
упрощенная процедура оформления
минимальный набор документов



Санкт-Петербургская Дирекция
Санкт-Петербург
Петроградская наб. д. 20 лит. А,
б/д "Веда-Хаус"
Тел.: +7 (812) 334-82-82, 334-82-84.
e-mail: info@plk.ru

Филиал «Столица»
г. Москва ул. Кулакова, д.20
Тел.: +7 (495) 781-85-99
Факс: +7 (495) 781-85-98

Филиал «Екатеринбург»
г. Екатеринбург
ул. Восточная, д. 45 оф. 220
Тел.: +7 (343) 383-46-96
Факс: +7 (343) 383-46-96

Филиал "Самара"
г. Самара,
ул. Ольги Санфировой, д. 95,
литера 4, офис 22.
тел. (846) 222-91-14.

www.plk.ru



РОСГОССТРАХ АВТО
ПОД КРЫЛОМ СИЛЬНОЙ КОМПАНИИ

8 (800) 200 0 900

0530 МТС, Билайн,
Мегафон

www.RGS.ru

на правах рекламы

+ ПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ*

1000 РУБ. В ГОД

- ✓ АВАРИЙНЫЙ КОМИССАР
- ✓ СБОР СПРАВОК В ГИБДД
- ✓ БЕНЗИН, КОЛЕСО, ЭЛЕКТРИКА

*«Предложение действительно при страховании по продукту РОСГОССТРАХ АВТО «ЗАЩИТА» в отношении легковых транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу не выше 2500 кг, с действительной стоимостью не менее 1 млн. руб. в течение срока страхования с даты заключения договора страхования».

ООО «Росгосстрах», лицензия С №0977 50 выдана ФССН 07.12.09

АВТО

Авторынок разогнал кредитование

Банки снижают ставки на покупку авто

кредитование

Продажи новых легковых автомобилей в России за первые восемь месяцев 2010 года выросли на 14% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Банки и дилеры считают, что в первую очередь стимулом к этому послужило снижение процентной ставки по автокредитам. В среднем за год ставка снизилась на 5–7% до 11–12%, некоторые банки кредитуют даже под 9,5% годовых. Банкиры говорят, что автокредиты — единственный вид кредитов, практически восстановивший докризисные условия.

Данные Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) свидетельствуют о росте продаж автомобилей за восемь месяцев этого года на 14% или почти на 140 тыс. штук. Рост продаж в августе 2010 года составил 51%, или чуть более 57 штук по сравнению с августом прошлого года. «Снижение ставок по автокредитам уже привело к всплеску продаж и даже возникновению очередей в автосалонах, поскольку многие автопроизводители не ожидали столь быстрого восстановления платежеспособности россиян», — рассказывает начальник центра автокредитования ВТБ24 в Санкт-Петербурге Елена Петрова. — «Чем меньше стоимость кредита, тем больше людей могут оформить его. В нашем банке по сравнению с началом нынешнего года процентные ставки по автокредитам в зависимости от той или иной программы и срока кредита снизились на 1–3 процента», — говорит она.

«Снижение ставок вполне естественный и ожидаемый процесс. Он объясняется, во-первых, удешевлением кредитных ресурсов для самих банков. Косвенным индикатором для банков является ставка рефинансирования ЦБ, которая неоднократно снижалась на протяжении последнего времени. Во-вторых, обострением конкуренции между банками», — объясняет директор по работе с частными клиентами Санкт-Петербургского филиала банка «Сосьете Женераль Восток» (BSGV) Богдан Чекомасов. — «Конкуренция способствует не только снижению ставок, но и либерализации других условий кредитования для заемщиков — снижению размера первоначального взноса, приема к рассмотрению справок о доходах в свободной форме и др.»

Докризисные ставки
Объем выдаваемых банком «Сосьете Женераль Восток» кредитов ежемесячно растет, начиная с прошлого года. «Это связано как с улучшением условий самого банка, так и с конъюнктурой рынка автомобилей в целом, который, как известно,



Банки отмечают первое посткризисное завоевание, они возвращают процентные ставки по автокредитам на докризисный уровень

демонстрирует в этом году более высокие темпы роста, чем прогнозировалось. Дополнительным стимулом для рынка, доказавшим свою эффективность, стали государственные программы утилизации старых автомобилей и субсидирования льготных кредитов», — отмечает Богдан Чекомасов. В середине 2009 года минимальная ставка по стандартному автокредиту в этом банке составляла 17% годовых. Спустя год ставка снизилась почти на треть и составляет сегодня 12% годовых. Аналогичная тенденция наблюдается на всем рынке автокредитования в целом. Автокредиты, по мнению Богдана Чекомасова, стали почти единственным видом кредитования, где ставки уже снизились практически до уровня 2008 года. Доля автокредитов в банке «Сосьете Женераль Восток» не изменилась и составляет сегодня 33%.

Специалист отдела кредитования автоцентра «Классика» Родион Виноградов говорит, что с начала года продажи в салоне выросли примерно на 25%, что связано с тем, что экономика постепенно выходит из кризиса. «Доля продаваемых в кредит автомобилей в салоне составляет сегодня от 15 до 30 процентов, до кризиса эта доля достигала 60 процентов. Ставки в валюте упали и составляют сейчас от 9,5 до 15 процентов, ставки в рублях сегодня от 13,5 до 17–18 процентов. И пока мы не прогнозируем их падение», — говорит Родион Виноградов.

Руководитель отдела финансового сервиса автоцентра «Атлант-М Лахта» Станислав Бельский говорит, что ставки продолжают снижаться: «Уже есть банки, которые кредитуют и под 9,5 процента в рублях. Кроме

того, банки активнее стали «пропускать» кредиты без первоначального взноса. Если раньше у них и существовали такие программы, то процент одобрения был практически на нуле, а сейчас есть положительная тенденция», — говорит Станислав Бельский.

Планы банков и дилеров едины

«В период финансового кризиса банк заморозил автокредитные программы, которые в обновленном виде вновь ввел в действие в конце весны 2010 года», — рассказывает в банке «Санкт-Петербург» — По отделным автосалонам и маркам автомобилей действуют специальные программы, предлагающие пониженные процентные ставки по кредитам в рублях. Банк планирует нарастить кредитный портфель автокредитов по итогам 2010 года более чем на 25 процентов», — сообщили в банке.

Максим Туровец, руководитель отдела продаж автоцентра «Атлант-М Лахта», говорит, что в первом полугодии 2010 года продажи были меньше, чем в первом полугодии 2009 года (несмотря на кризис), но второе полугодие 2010 года ожидается более результативным, чем аналогичный период 2009 года. Он полагает, что по итогам года рост составит порядка 10%. «Сейчас рост продаж пропорционален кредитованию, так как банки более охотно дают кредиты, конкурируют между собой, делая заманчивые предложения клиентам. Эти предложения зачастую формируются вместе с импортером и являются действительно выгодными. На данный момент 65–75 процентов сделок с автоцентром «Атлант-М Лахта» кредитные. Доля автомобилей, продаваемых в кредит, выросла

в 1,5–2 раза», — рассказал Максим Туровец.

Дело за дилерами

По мнению Богдана Чекомасова, основной проблемой, тормозящей развитие автомобильного рынка вообще и, как следствие, рынка автокредитования в частности, является наличие очередей в салонах на автомобили в связи с квотированием поставок в Россию автопроизводителями. «Ситуация напоминает 2007–2008 годы, когда очереди на некоторые модели растягивались на 6–9 месяцев. Потенциал рынка гораздо выше результатов работы в 2009 году, но вот смогут ли урегулировать вопрос поставок автодилеры, покажет осень», — считает он.

На недостаточные темпы роста рынка автокредитования указывает и старший аналитик ИК «Абсолют-Инвест» Игорь Краевский: «Несмотря на то, что за первые 8 месяцев 2010 года продажи автомобилей выросли на 14 процентов год к году, текущий уровень продаж все еще на 43,5 процента меньше аналогичного показателя 2008 года. К тенденциям российского рынка можно отнести стагнацию продаж в июле и августе 2010 года, когда на рынке отмечалось незначительное снижение, но во многом это было вызвано традиционным периодом отпусков и лесными пожарами в стране. Таким образом, показателями для дальнейшего развития российского авторынка станут результаты сентября», — считает эксперт. По его мнению, рост благосостояния населения, снижение стоимости кредитов и продление программы утилизации на 2011 год должны оказать существенную поддержку автомобильному рынку.

ИРИНА БЫЧИНА

Посткризисный передел

На авторынке началась инвестиционная активность

автодилеры

Петербургские автодилеры вновь инвестируют в развитие. Они заканчивают замороженные в кризис проекты, а также перераспределяют между собой активы и бренды. В результате ряд крупных игроков рискуют вообще уйти с рынка, а их место спешат занять новые компании.

Наметившийся рост российского автомобильного рынка позволяет петербургским автодилерам вновь задуматься о своем развитии. Они возвращаются к замороженным в кризис проектам, а также строят новые. Наибольшую активность сохраняют петербургские автомобильные холдинги РРТ и «Мега-Авто», которые продолжают развиваться и в кризис. Так, РРТ в период кризиса купил петербургского дилера Skoda и Hyundai, компанию «Роспан», «Выдави» с петербургского рынка по продаже автомобилей Subaru единственного конкурента — ГК «Лаура», приобрел у холдинга «Атлант-М» недостроенный дилерский центр GM в Пулково за 300 млн руб. и за столько же дилерский центр Honda — «Хонда Пискаревский» — у вице-губернатора Ленобласти Дмитрия Кирина и его партнеров, а также приобрел еще одного дилера Hyundai в Петербурге — компанию «Реформа моторс». Нарацивал РРТ активы и в регионах. Сейчас компания владеет 24 салонами в 10 городах РФ и осуществляет строительство еще ряда предприятий на общую сумму около 1 млрд руб. Впрочем, вместе с ростом активов у РРТ увеличился и долг; сейчас он составляет 3,5 млрд рублей (чистая прибыль в 2009 году — 1,68 млрд руб.).

В свою очередь, группа «Мега-Авто», построившая в период кризиса ряд салонов в Петербурге и регионах, также успела выйти на рынок Москвы. Недавно компания открыла в столице салоны Volkswagen, BMW и в следующем году планирует открыть там салон Hyundai, а также запустила новый автоцентр VW «Автомат» в Петербурге. Сейчас у «Мега-Авто» 18 дилерских предприятий в пяти городах России, и компания планирует развиваться дальше как в столицах, так и в регионах.

В московском регионе в кризис вышел и крупнейший в Петербурге дилер Renault — компания «Петровский автоцентр». В начале прошлого года дилер арендовал там здания обанкротившейся компании «Инком-Авто». Недавно «Петровский автоцентр» запустил в московском регионе третий салон Renault и хочет развиваться там дальше. Эдуард Маркман, генеральный директор «Петровского автоцентра», говорит, что компания также вернется и к проекту по строительству крупного салона Renault в районе петербургской промзоны «Парнас», который был отложен из-за кризиса.

Завершить отложенное в кризис строительство автоцентра Mitsubishi на севере Петербурга хочет и компания «Атлант-М». Впрочем, руководство холдинга не исключает, что после завершения строительства автоцентр станет продавать автомобили другого бренда. ГК «Лаура» также ищет новый бренд для салона (ранее предпринимательство для Subaru) стоимостью €10 млн, который компания достраивает на пересечении улиц Оптиков и Пламенной, сообщил изданию Auto-Dealer.ru (Петербург) председатель совета директоров «Лауры» Игорь Шербаков.

Строительные работы по расширению своего салона Ford на улице Савушкина почти закончила ГК «Аларм-Моторс». Прежде они также затягивались из-за кризиса. Кроме этого, говорит гене-

ральный директор «Аларм-Моторс» Роман Слуцкий, его компания сейчас изучает возможность выхода в регионы, а также на московский рынок. ГК «Аксель» еще до кризиса стала развиваться в регионах, открыв в Архангельске временную площадку по продаже автомобилей Toyota. Но теперь, говорит директор по развитию «Акселя» Игорь Седов, компания будет строить в Архангельске полноценный салон под японскую марку.

Строить новый салон Volkswagen в Петербурге вместо открытой недавно временной площадки по продаже немецких авто собирается и компания «Балтавто-трейд» (сейчас занимается в Петербурге автомобилями BMW), совладельцем которой является футболист Андрей Аршавин. В свою очередь, заменить временную площадку по продаже Volkswagen и Skoda на постоянную успела ГК Wagner. В сентябре дилер открыл в районе Старой деревни один из крупнейших в Петербурге салонов Volkswagen и Skoda «Автоцентр Северо-Запад». В ближайшее время новый салон по продаже коммерческих VW на Васильевском острове запустит и группа «Сигма». Этот салон, напомним, «Сигма» строила под бренд Porsche. Однако компания лишилась дилерского контракта с представительством марки в РФ, и он перешел ГК «Олимп». Эта компания сейчас осуществляет продажу Porsche на временной площадке, но собирается строить полноценный салон под немецкий премиум-бренд в районе Пулковского шоссе.

Расширяют свое присутствие на рынке и небольшие дилеры. Так, компания «Карт бланш», владеющая салоном Honda в районе Старой деревни, недавно приобрела

российском рынке с 200-сильным двигателем EcoBoost, 145-сильным бензиновым агрегатом, а также с 2- и 2,2-литровыми дизелями. Все Ford Mondeo в стандартной комплектации будут оснащаться системами ABS, ESP, EBD, а также семью подушками безопасности, включая колennую подушку безопасности для водителей.

Отметим, что производство Mondeo на заводе Ford во Всеволожске началось в марте 2009 года в кузове седан. 26 августа нынешнего года со всеволожского конвейера сошел 10-тысячный автомобиль Mondeo. Жетчки и универсалы этой модели поставляются на российский рынок с завода в Генке (Бельгия).

По оценке «Автостата» Mondeo — вторая по популярности модель Ford на российском рынке после Focus. Так, по итогам восьми месяцев 2009 года Ford Mondeo, включая импортные автомобили, разошелся в количестве почти 6,1 тыс. штук (+21,3%), заняв 11,8% в объеме продаж марки. Как отмечают в Ford Russia, с начала 2010 года Ford Mondeo является лидером в сегменте C/D. Анатолий Меньшиков

рела автосалон «Форд Центр Гражданский» у Виктора Вайсберга. Генеральный директор «Карт бланш» Вадим Арустамян заявляет также о намерении строить на севере города салон Audi. Еще один дилер может появиться в Петербурге и у BMW. Недавно о намерении построить дилерский центр по продаже мотоциклов BMW и автомобилей BMW M-серии в районе Приморского шоссе объявила компания «Мото Парк», уже торгующая мотоциклами немецкой марки в гостинице «Прибалтийская».

Таким образом, петербургская дилерская сеть может в ближайшие годы превысить докризисные показатели быстрее, чем к докризисному уровню вернется объем продаж автомобилей в городе. Это может привести к обострению конкуренции и к новому перераспределению активов. Пока часть своих предприятий в Петербурге продает «Атлант-М», Виктор Вайсберг (владеет также дилером Ford «ГДВ-Авто») и вице-губернатор Ленобласти Дмитрий Киринов со своими партнерами (владеет также долей в компании «Спорт Мобиль», являющейся дилером Porsche), еще часть небольших дилеров были поглощены конкурентами полностью. Сложной остается ситуация и у холдинга «Стратегия рост», с которого банк «Санкт-Петербург» через суд пытается взыскать почти 300 млн руб.

Впрочем, большинство дилеров считают, что дилерских предприятий в городе уже построено достаточно, поэтому дальнейшее развитие сетей будет происходить в первую очередь именно за счет перераспределения существующих активов. И в меньшей степени (за исключением регионов) — за счет строительства новых предприятий.

МАКСИМ ВЕРТМАН

ЗАВОД FORD НАЧАЛ ВЫПУСКАТЬ НОВЫЙ MONDEO

На всеволожском заводе Ford началось производство нового Mondeo, который оснащен новыми высокоэффективными бензиновыми двигателями Ford EcoBoost и дизельными двигателями TDCI, сообщает агентство «Автостат». С момента мировой премьеры нового Mondeo на Московском автосалоне в августе нынешнего года на новинку поступило более 3 300 заказов.

В России новый Mondeo будет производиться в кузове седан с возможностью выбора одного из шести вариантов двигателей, с автоматической или механической коробкой передач, в одной из четырех комплектаций: Ambiente, Trend, Titanium или Ghia. Самый доступный автомобиль, цены на который начинаются от 689 тыс. руб., предлагается с 1,6-литровым бензиновым мотором мощностью 120 л. с. и пятиступенчатой механической коробкой передач. Топовая версия стоимостью 1 млн 93,5 тыс. руб. получит 240-сильный двухлитровый агрегат EcoBoost с турбонагнетателем и непосредственным впрыском топлива, работающий в паре с шестиступенчатой «роботом» PowerShift с двумя сцеплениями. Кроме того, Mondeo доступен на

полный спектр лизинговых услуг

- Удорожание от 5%
- Срок до 4 лет
- Авансовый платеж от 20%
- Никаких дополнительных платежей, кроме указанных в договоре
- Минимальный перечень документов (нотариально заверенные копии не требуются)*
- Решение о финансировании в течение 1 часа

325 64 83 **БалтИнвест**
www.baltleasing.ru

Архангельск (8182) 27 05 88
Великий Новгород (8162) 78 60 60
Екатеринбург (343) 344 28 71
Нижний Новгород (831) 433 70 86
Пермь (342) 281 34 82
Петрозаводск (8142) 77 50 57
Ростов-на-Дону (863) 211 11 66
Челябинск (351) 2 555 603

* В случае необходимости компания выдает справку о наличии неиспользованных в истории аренды документов. © 2010 БалтИнвест, Россия.

КАСКО с запаской

гражданская ответственность до 1 000 000 руб.

страховка квартиры, дома

страхование здоровья на случай ДТП

При покупке полиса КАСКО получите до трех страховых продуктов в подарок®

325-08-76 Московский пр., 22 www.capitalpolis.ru

ГОД ОСНОВАНИЯ 1997
СТРАХОВАТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ
КАПИТАЛ ПОЛИС
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

© Полисы добровольного страхования авторьядовой ответственности, конструктивных элементов квартиры или коттеджа, страхования от несчастного случая предлагаются в подарок при приобретении полиса каско по одной из программ с франшизой: «Безусловное каско», «Конструктивное каско», «Капитальное каско». Количество, вид, бесплатных полисов и величина страхового покрытия по ним определяются в зависимости от выбранной программы. Подробности на сайте компании www.capitalpolis.ru или по телефону 325-08-76 ООО «Страховая компания «Капитал-полис»» Лицензия ФССН С № 3939/78

РЕСО ГАРАНТИЯ

СТРАХОВАНИЕ

- АВТОМОБИЛЕЙ (ОСАГО, УГОН, УЩЕРБ)
- ИМУЩЕСТВА
- ЗДОРОВЬЯ

Офисы в Санкт-Петербурге:
Гаккелевская ул., 21А
(812) 346-84-48
Фурштатская ул., 40
(812) 346-83-67
Московский пр., 212
(812) 303-82-22
Информационная диспетчерская:
(812) 346-85-23

Лицензия ФССН С 1209 77 на 102 вида страхования

Агент РЕСО • Всегда вместе • Всегда рядом

АВТО

Стройка идет в лизинг
и помогает ему восстанавливаться

смежные отрасли

По оценкам РА «Эксперт», общий объем новых сделок на российском рынке лизинга сократился в 2009 году на 56% по сравнению с 2008 годом. Сейчас же число заключенных договоров в лизинговых компаниях Петербурга растет, в том числе на строительную и грузовую технику. По словам участников петербургского рынка лизинга, компании переключились с режима «выживания» на «восстановление». Лизинг строительной техники больше не рассматривается компаниями как проблемное направление, а объемы выдачи такой техники на условиях лизинга увеличились по сравнению с прошлым годом в несколько раз.

Показателем того, что рынок лизинга начал свое восстановление, является готовность банков кредитовать участников этого рынка. Так, из отраслей, которые в 2009 году практически не кредитовались, а с этого года постепенно начинают получать финансирование, банкиры выделяют лизинг. «Интерес к этому инструменту, особенно при покупке автотранспорта, вновь появился, при этом рынок претерпел существенные изменения», — говорит начальник коммерческого управления банка БФА Федор Зобнев. По его словам, компании, которые выжили, воспринимаются банками как достаточно надежные заемщики, и до конца года есть перспективы восстановления лизинговых компаний. Участники рынка подтверждают эту тенденцию. Генеральный директор Петербургской лизинговой компании Дмитрий Горизонтов считает, что с середины 2010 года ситуация с кредитованием лизинговых компаний поменялась в лучшую сторону. «Хотя еще в начале этого года во многих банках стоял запрет на кредитование лизинговых компаний», — говорит Дмитрий Горизонтов. По его словам, первый квартал 2010 года стал самым тяжелым

периодом для их компании. Специалист отдела маркетинга ГК «Балтийский лизинг» Ирина Кенюхова также отмечает более активную работу банков по размещению своих активов в надежные объекты. При этом господин Горизонтов отмечает, что по рынку строительной техники кризис ударил не меньше, чем по рынку финансовой аренды. «Сегодня ситуация с данным сектором кардинально поменялась», — говорит руководитель Петербургской лизинговой компании. — Во-первых, этот сектор не рассматривается больше нами как проблемный, а во-вторых — условия финансирования в целом имеют тенденцию к улучшению». По его словам, объемы выдачи в лизинг строительной техники в сравнении с 2009 годом увеличились в несколько раз. При этом в Петербургской лизинговой компании на данный момент чаще всего в лизинг берут самосвалы и седельные тягачи.

Ирина Кенюхова отмечает, что желание банков кредитовать лизинговую отрасль, безусловно, оказало позитивное влияние на рынок лизинговых услуг в целом и на бизнес конкретных компаний. «По итогам первого полугодия ГК «Балтийский лизинг» заключила 848 сделок на сумму 5,7 млрд руб. по договору лизинга», — говорит госпожа Кенюхова. — По сравнению с аналогичным периодом 2009 года прирост составил 119 процентов. При этом количество новых заключенных договоров на предоставление в лизинг строительной техники увеличилось в 3,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. Но эксперт также отмечает, что у некоторых компаний произошло снижение портфеля из-за большого выбытия старых договоров и недостаточного заключения новых. Рынок лизинга строительной техники напрямую связан со строительным рынком, который сейчас постепенно восстанавливается. Так, в первом полугодии в Санкт-Петербурге

было введено чуть меньше 1 млн кв. м жилой недвижимости, это на 28% больше, чем за первую половину 2009 года. На 1 июня 2010 года в обжитых районах города находится 298 строящихся объектов, а сроки ввода по объектам корректируются ежемесячно в сторону пролонгации на 3–6 месяцев.

То же самое касается и рынка грузоперевозок, от которого напрямую зависит объем приобретаемого грузового транспорта в том числе и в лизинг. В ГК «Балтийский лизинг» объемы заключенных договоров по грузовому автотранспорту по итогам первых шести месяцев 2010 года увеличились в 2,3 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. «Если говорить о грузовой технике, то наибольший интерес лизингополучатели проявляют к малотоннажным грузовым автомобилям грузоподъемностью до 5,5 т как отечественного, так и зарубежного производства», — говорит Ирина Кенюхова. Также эксперт отмечает спрос со стороны лизингополучателей на коммунальную технику.

Что касается условий предоставления техники в лизинг, то на данном рынке наблюдалась и наблюдается тенденция к снижению ставок. «С начала 2010 года ГК «Балтийский лизинг» снизила лизинговые ставки существующим клиентам при повторном обращении», — говорит Ирина Кенюхова. — Устанавливаемая ставка по новому договору лизинга зависела от взаимоотношений с клиентом по ранее заключенным договорам лизинга, в том числе и от суммы профинансированных проектов». По словам эксперта, ГК «Балтийский лизинг» за последние полгода, снижала ставки по новым договорам три раза. «Например, сейчас мы ощущаем давление рынка по снижению авансовых платежей и следуем этой тенденции только после углубленного анализа сделки», — говорит госпожа Кенюхова.

АННА МИХЕЕВА

Изношенное ОСАГО

Автогражданка может подорожать

страхование

Введение новых правил оценки износа деталей автомобиля и отсутствие стандартной методики расчета страховых выплат приведут к росту стоимости полисов ОСАГО и увеличению сумм выплат не менее чем на 15–20%, подсчитали страховые компании Петербурга. Соответствующие поправки еще не внесены в закон. Впрочем, и после начала их действия на рынке автострахования это никак не скажется, так как страхование по ОСАГО обязательно для всех автовладельцев.

По новым правилам на некоторые детали и узлы автомобиля износ автозапчастей не распространяется. Так, например, износу не подвержены стекла, подушки и ремни безопасности, а также такие детали, которые прямо влияют на безопасность автомобиля (тормозные шланги, детали рулевой и другие части тормозной системы). Теперь при расчете выплат при ДТП страховщики будут обязаны включать в возмещение причиненного автомобилю ущерба цену новых деталей. Председатель городского автоклуба А24 Денис Шубин считает такое расширение перечня не подверженных износу деталей машины справедливым. «Это довольно справедливо, так как начислять износ на ремни и подушки безопасности абсурдно», — говорит он. — В список вошли детали, влияющие на безопасность дорожного движения, например, фары, светотехника, тормозная система, средства пассивной и активной безопасности.

Огласите весь список

Впрочем, в страховых компаниях говорят, что точного перечня, с которым придется работать оценочным компаниям, еще нет. «Рассчитывать степень износа будут все те же экспертные организации, однако в отсутствие единой методики расчета любое экспертное заключение потенциально необъективно. В этом и есть основная проблема ОСАГО,



ОСАГО — обязательный вид страхования, поэтому даже после его возможного удорожания автолюбителям все равно придется покупать эти полисы, уверены участники рынка

которая теперь только усугубилась. Например, указано, что определенный тип элементов транспортного средства (влияющий на безопасность) должен оцениваться без износа, но перечня элементов относящихся к этой статье — нет», — говорит Константин Алтуни, руководитель центра урегулирования убытков филиала ООО «Росгосстрах» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. — И автовладелец, вместо того, чтобы получить в экспертной организации стандартный расчет, выполненный по единой неоспоримой методике, как и прежде, вынужден метаться из одной экспертной организации в другую в поиске правды. И в конечном итоге — обращаться в суд. По его мнению, новые правила оценки износа транспортных средств в первую очередь повлияют на результаты независимой экспертизы, которые ложатся в основу расчета суммы страхового возмещения.

С ним согласен заместитель генерального директора — директор Северо-Западной дирекции РОСНО Евгений Дубенский: «Крайне необходимо

уточнить список этих элементов, так как текущее законодательство не определяет, что к ним относится. В противном случае это приведет к целому ряду неприятных для страхового рынка последствий. Так как отдельные пункты данной методики расчета ущерба можно трактовать по-разному, то при наступлении ДТП по одним и тем же повреждениям различные независимые экспертизы могут устанавливать разные суммы возмещений», — предупреждает Евгений Дубенский.

Рост убыточности

Сергей Бровка, управляющий по маркетингу филиала «РЕСО-Гарантия» в Санкт-Петербурге, полагает, что страховщики будут пересматривать договоры с теми компаниями-оценщиками, которые считают затраты по-старому. «В целом среди факторов, влияющих на убыточность по ОСАГО, первостепенным является то, что практически за семь лет действия закона об ОСАГО базовые тарифы не менялись, а инфляция — рост цен на ремонт и запчасти — измеряется

за это время не процентами, а многими десятками процентов. Кроме того, это объясняется и введением прямого урегулирования. Однако, по нашим оценкам, введение в действие этих правил приведет к росту среднего убытка еще примерно на 15–20 процентов», — рассказал Сергей Бровка.

По мнению начальника отдела страхования ОСАГО Санкт-Петербургского филиала ЗАО «Страховая группа „Спаские ворота“» Сергея Куликова, общая сумма страховых выплат увеличится в среднем на 10–20%. «Рост стоимости полиса ОСАГО составит около десяти-пятнадцати процентов», — говорит Сергей Куликов. — При этом увеличится максимальная сумма выплаты». По его словам, стоимость ОСАГО должна повышаться регулярно, в связи с инфляцией и стремлением приблизиться к европейскому формату страхования, где страховка стоит 1–5 тыс. евро в зависимости от страны и транспортного средства. При этом страховка для молодой и неопытной водителя порой выше по стоимости, чем стра-

хуемый автомобиль. «Конечно, в России в обозримом будущем ОСАГО не вырастет до уровня даже минимальных европейских цен. Но автовладельцы должны понимать, что со стоимостью растет и величина выплаты, и качество предоставления услуг автострахования», — отмечает он.

Страховать не перестанут

Впрочем, Евгений Дубенский говорит, что страховые компании не принимают решения об изменении стоимости ОСАГО, поскольку тарифы устанавливаются Министерством финансов. «На текущий момент стоимость ОСАГО остается прежней. Пока сложно сказать, как это повлияет на расчеты страховщиков, но скорее всего приведет к росту выплат. ОСАГО и ранее для многих страховщиков был убыточным видом страхования, однако с учетом новых правил его убыточность может возрасти еще примерно на 20 процентов. Как следствие, увеличатся объемы выплат из фондов РСА, которые компенсируют ущерб клиентам страховщиков, по каким-либо причинам оказавшихся не в состоянии урегулировать убыток», — говорит господин Дубенский.

Страховщики полагают, что ни новые правила оценки износа деталей автомобиля, ни возможное повышение тарифов по ОСАГО не окажут влияние на конечный спрос на полисы ОСАГО, ввиду того, что это обязательный вид страхования. «В последнее время наблюдается динамика роста количества транспортных средства, что связано со многими факторами, в том числе и с программой утилизации автомобилей. Единственное, что может немного снизить спрос в связи с увеличением стоимости ОСАГО, — это отказ некоторых автомобилистов приобретать полис, что является нарушением закона. Такая тенденция наблюдалась в период начала кризиса», — заключает Сергей Куликов.

ИРИНА БЫЧИНА



НОВЫЙ GX 460 | ВАШЕ УБЕДИТЕЛЬНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

ИАТ Премиум

Служба клиентской поддержки Lexus:
8 800 200-38-83

ЛЕКСУС-ПРИМОРСКИЙ |
Санкт-Петербург, ул. Школьная, 98А, www.lexuscenter.ru

336-5888