

НОВЫЙ РУССКИЙ — VOLVO

19 ЯНВАРЯ СОСТОЯЛСЯ ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ВВОД В СТРОЙ АВТОЗАВОДА КОМПАНИИ VOLVO GROUP ПО ВЫПУСКУ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КАЛУГЕ. ТАКИМ ОБРАЗОМ, ШВЕДСКИЙ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ СТАЛ ПЕРВЫМ, КТО ОРГАНИЗОВАЛ В НАШЕЙ СТРАНЕ ПОЛНОМАСШТАБНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВИКОВ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ВЫПУСКА ДО 15 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ В ГОД. ВЯЧЕСЛАВ МАМЕДОВ

На торжественной церемонии открытия президент Volvo Trucks Стаффан Юфорс отметил: «Несмотря на мировой экономический кризис, мы видим положительные перспективы. В долгосрочном плане потребность в перевозках грузов будет расти. Volvo Trucks имеет сильные позиции на рынке, являясь лидером в вопросах качества, безопасности, топливной экономичности, бережного отношения к окружающей среде. Строительство завода в Калуге завершено без задержек, в полном соответствии с планом».

Закладка завода в Калуге состоялась задолго до кризиса — 15 октября 2007 года. Общий объем инвестиций в предприятие составил €100 млн. В январе 2009 года были запущены те производственные подразделения, в которых предусмотрен выпуск грузовиков Volvo серий FH и FM. Их плановая производительность — до 10 тыс. в год. Однако сколько машин будет выпущено в этом году, пока не ясно — все будет зависеть от потребностей рынка. В рамках отладки всех конвейерных линий и перехода с технологии SKD-сборки (Completely Knocked Down, машинокомплекты) на CBU-сборку (Completely Built Units, полноценное производство на базе номенклатурных номеров) было собрано свыше 100 автомобилей. В апреле этот переход был успешно осуществлен, и завод, несмотря на непростую экономическую ситуацию, уже принимает первые заказы на производство по CBU-технологии. Благодаря российскому производству цена автомобилей снизится, и, возможно, довольно значительно — в зависимости от модификации и условий покупки разница с импортом может достигнуть 20%.



ИТАР-ТАСС
ГЛАВНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ КАЛУЖСКОГО VOLVO — ПЕРЕХОД ОТ СБОРКИ ИЗ МАШИНОКОМПЛЕКТОВ К ПОЛНОМАСШТАБНОЙ

Общая площадь участка, на котором расположился завод в промышленной зоне «Калуга-Юг», составляет 55 га. Площадь введенной в строй первой очереди — 44 га. Производственный цех Volvo Trucks занимает 15 тыс. кв. м. В нем размещено пять конвейеров общей длиной более 500 м, объединенных в общую производственную линию. На первом этапе работы завода все комплектующие привозились с европейских заводов в Швеции и Бельгии на специализированных автопоездах (в автопарке их 66). В марте заработала система поставок комплектующих непосредственно от многочисленных мировых производителей автокомпонентов. Продукцию с отличающейся от стандартной комплектацией (к примеру, «арктический» вариант) будут собирать на специальном производственном участке. На заводе будет работать до 1 тыс. человек.

Следующим этапом должно стать создание отдельной линии для сборки грузовиков Renault в количестве до 5 тыс. в год. Пока эти планы официально не отменены.

С целью повышения доли локализации производства компания Volvo ведет переговоры с российскими предприятиями — потенциальными партнерами завода. В скором будущем самосальные кузова для сборки автомобилей начнет поставлять строящийся рядом специализированный кузовной завод российской компании «Бецема».

Весной заработал также новый «Вольво Трак Центр Калуга», расположенный рядом со сборочным цехом завода. «Трак Центр» обеспечивает высококачественное обслуживание и ремонт грузовиков Volvo для клиентов региона. ■

И ВСЕ-ТАКИ ОНИ ДЕЛАЮТ

СПАД НА РЫНКЕ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ — VOLKSWAGEN РЕШИЛ РАСШИРИТЬ ПРОИЗВОДСТВО НА СВОЕМ ЗАВОДЕ В КАЛУГЕ ЗА СЧЕТ ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ. НА КОНЕЦ МАЯ ЗАПЛАНИРОВАНО НАЧАЛО СБОРКИ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СЕМЕЙСТВА T5 И ФУРГОНА CADDY. ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ

Идея увеличения производства в разгар кризиса только на первый взгляд кажется экстравагантной. В отличие от Volvo Trucks, которая начала реализацию проекта в Калуге задолго до появления даже признаков кризиса, Volkswagen принял аналогичное решение уже после его начала. Первые официальные сообщения о такой возможности появились в марте, а в апреле было объявлено о конкретных планах. Volkswagen объясняет это тем, что твердо намерен увеличить свою долю на российском рынке с нынешних 5% до 10% к 2018 году. Общий спад продаж может этому даже помочь. Из-за повышения пошлин и роста курса импорт подорожал, а местным производством располагают далеко не все конкуренты. Что касается сегмента фургонов полной массой до 3,5 т, то он вообще слабо охвачен местной сборкой. Лидер этого класса «ГАЗ» находится в другой ценовой категории. В сегменте иномарок российского производства конкуренты VW представлены практически только группой Sollers, которая собирает в «Алабуге» Fiat Ducato.

Завод в Калуге в прошлом году выпустил более 60 тыс. легковых автомобилей. Технически не такая уж большая проблема добавить к ним еще несколько тысяч сравнительно компактных машин. Фургоны и микроавтобусы семейства T5 достаточно близки по размерам и массе к легковым автомобилям, а Caddy и вовсе использует узлы и агрегаты Golf и Touran.

Тем не менее для сборки коммерческих автомобилей будет отведена отдельная линия. Собирать их будут, как и легковые, из машинокомплектов. Для упрощения логистики и экономии в России будут делать наиболее популяр-



VOLKSWAGEN T5 НА ЗАВОДЕ В КАЛУГЕ БУДУТ СОБИРАТЬ С ТЕМ ЖЕ КАЧЕСТВОМ, ЧТО И В ГАННОБЕРЕ

лярные у нас версии. Модификации со специальным оборудованием по-прежнему будут приходиться из Европы. Это единственное производство такого рода — в других странах коммерческие модели Volkswagen выпускают только на заводах полного цикла.

Насколько машины подешевеют после начала производства, не сообщается. По мнению Ильи Стабовского, руководителя отдела маркетинга коммерческих автомобилей Volkswagen, «SKD-сборка в Калуге позволит сдерживать неминуемый в течение года рост цен на автомобили, им-

портируемые из Европы». Впрочем, снижение цен может быть не единственным способом расширить рынок для VW. Многим государственным органам рекомендуется приобретать автомобили только российского производства. Калужская сборка открывает VW этот престижный и выгодный сегмент рынка.

О планах по объемам производства Volkswagen предпочитает не сообщать. Дело не только в том, что никто не любит говорить о плохом, а планы на этот год явно предусматривают сокращение продаж. И к тому же постоянно меняются. В данном случае производственные планы могут варьироваться в довольно широких пределах. Подобная сборка позволяет гибко реагировать на спрос, так что объемы выпуска будут меняться в зависимости от ситуации на рынке. В прошлом году семейство T5 добилось неплохих успехов в России — их было продано 5406, на 66% больше, чем в 2007-м. К тому же Transporter получил титул «Фургон 2009 года». Продажи Caddy выросли на 72%, до 3619 единиц. По данным Volkswagen, он стал лидером по импорту автомобилей полной массой до 6 т.

Выбор моделей связан не только с их популярностью в России. И Transporter, и Caddy имеют пассажирские версии. Например, в семейство T5 входят также микроавтобус Cavigelle и богато оснащенный комфортабельный Multivan. А Caddy помимо простого фургона предлагается в версии Combi с числом мест до семи и близкой по дизайну и оснащению к легковому автомобилю Caddy Life. Так что VW сможет с их помощью дополнить гамму легковых моделей вместительными и сравнительно недорогими автомобилями. ■