



Описание

Проект предполагает строительство в промзоне «Шушары-2» сборочного производства, рассчитанного на выпуск 50 тысяч автомобилей в год с возможностью расширения выпуска до 200 тысяч автомобилей.

Сроки

Первая очередь завода по производству автомобилей марки Toyota Camry начнет работу в декабре 2007 года. После этого в течение ряда лет планируется постепенно расширять объемы производства.

НАВСТРЕЧУ КЛАСТЕРУ

Заявление компании Toyota о строительстве завода в Петербурге позволило многим экспертам говорить о формировании в регионе автомобильного кластера. То, насколько окажутся оправданными подобные прогнозы, будет во многом зависеть от активности местных поставщиков.

Инвестор

Toyota является крупнейшим японским и одним из крупнейших мировых автопроизводителей. Ежегодно компания выпускает около 10 млн автомобилей, постоянно наращивая объемы производства.

Бюджет

Инвестиции в строительство завода составят на первом этапе 4 млрд рублей. Дальнейшие вложения в расширение производства могут превысить первоначальные инвестиции в несколько раз.

«Для Toyota огромное значение имеет концепция Just in Time, то есть поставка всех компонентов в тот момент, когда они необходимы, при отсутствии лишней перегруженности склада и производства».



ФОТО: АНТОНИНА БАЙГУШЕВА

Ичиро Чива:

«Надеемся на российских поставщиков»

Беседовал *Марк Чернов*
mark.chernov@dp.ru

Ичиро Чива, глава представительства компании Toyota Motor Corporation в России, рассказал, местные поставщики каких компонентов будут востребованы для производства автомобилей Toyota в Петербурге.

— Как сейчас обстоят дела со строительством завода?

— Мы закончили возведение здания и с 1 марта приступили к установке техничес-

кого оборудования. Сейчас на заводе работают около 150 сотрудников, и в настоящее время Toyota завершает процесс приема на работу еще 450 человек. Все работы выполняются в запланированные сроки.

— Какую площадь из 220 га, выделенных под развитие производства Toyota в Шушарах, займет первая очередь завода? Какой заложен резерв для увеличения мощностей?

— На первом этапе производство будет размещено на площади примерно 70 га. Теоретически завод Toyota может выпускать не 20 тысяч, а 50 тысяч автомобилей в год уже сразу после начала работы, это лишь вопрос запуска второй смены. В целом у нас достаточно места, чтобы производить в Шушарах 200 тысяч автомобилей в год, в том числе разных моделей. Мы сможем выйти на эти объемы тогда, когда возникнет соответствующая по- ▶

► требность на рынке. Развиваться производство будет по двум направлениям: как за счет увеличения объема выпускаемых автомобилей, так и за счет наращивания доли используемых компонентов местного производства.

— Сколько Toyota планирует вложить в развитие производства в городе, помимо уже заявленных 4 млрд рублей?

— Сложно планировать инвестиции, в особенности когда еще нет решения совета директоров по этому вопросу. Если говорить в общем, то при строительстве завода на 200–300 тысяч автомобилей и в зависимости от производственных процессов, выпускаемых автомобилей и количества смен, можно предположить, что инвестиции в такое производство могут составить от \$500 млн до \$1,5 млрд.

— В Петербурге Toyota будет заниматься только производством или разработками тоже?

— Что касается исследовательских работ для европейского производства, то у нас существует два центра, во Франции и Бельгии, которые ими занимаются, и пока они покрывают все потребности.

Однако я думаю, что Toyota сможет внести свой вклад в развитие автомобильной индустрии в России, например внедрив здесь систему «Путь Toyota» — серьезную разработку, которая приводит к качественным изменениям производственных процессов.

— Планирует ли компания задействовать потенциал петербургских IT-специалистов?

— Мы считаем, что уровень подготовки IT-специалистов в российских компаниях позволяет нам работать с ними достаточно плотно. В данный момент мы находимся на этапе разработки систем информационного обеспечения (бухгалтера, работы с персоналом, поставок продукции и т.п.). Конечно же, большой объем этой работы будет передан на аутсорсинг.

— К какому проценту локализации вы стремитесь на первом этапе и в дальнейшем?

— Прежде всего мы намерены работать в полном соответствии с постановлением № 166 Минэкономразвития, кото-

рое устанавливает, что объем импортируемых компонентов для такого производства, как наше, должен быть сокращен на 30% в течение восьми лет с начала запуска производства.

Процент локализации на нашем заводе будет увеличиваться в три стадии — по 10% каждые два–три года. Мы также стремимся к тому, чтобы в процессе производства автомобилей было задействовано как можно больше российских сотрудников. Исходя из этого мы рассматриваем возможность внедрения нескольких производственных процессов на нашей площадке в Шушарах, которые позволят нам производить автокомпоненты здесь. Это может быть штамповочное производство, отливка крупных пластиковых деталей.

— Планируется ли привлекать местных поставщиков?

— Мы надеемся, что в числе наших поставщиков будет большое число российских компаний. Решение о сотрудничестве с ними мы принимаем, руководствуясь тремя параметрами — цена, качество, условия поставок.

Могу сказать, что на первом этапе снижения доли импорта нашим поставщиком будет, по крайней мере, одна российская компания, хотя я пока не могу назвать ее имя.

Мы несколько не пытаемся отложить или отодвинуть тот момент, когда мы начнем сотрудничать с российскими компаниями. Мы постоянно рассматриваем перспективы и возможности для сотрудничества. Но нужно сказать, что основной целью нашей компании здесь, в Петербурге, является производство Toyota Camry абсолютно такого же качества, какого она собирается в Японии. Именно поэтому мы двигаемся достаточно консервативно и начинаем с деталей, которые уже проверены и испытаны на наших производствах в других странах.

— Местные поставщики каких компонентов могут быть вам интересны?

— На первом этапе мы будем рассматривать компании, которые производят детали внутренней отделки — сиденья, потолочные покрытия, другие мелкие детали, а также втулки, детали отливки, которые используются в корпусе и днище автомобиля.

Вообще, самыми сложными для локализации деталями являются болты и гайки. Для того чтобы запустить такое производство, у производителя должен быть спрос на миллионы подобного рода деталей, иначе затраты не окупятся.

— Ваши российские поставщики должны находиться в непосредственной близости к заводу?

— Мы заинтересованы в том, чтобы поставщик находился к нам как можно ближе. Теоретически компания, которая находится, например, во Владивостоке и хочет быть поставщиком Toyota, может взять участок земли в субаренду и открыть свое производство на территории нашего завода в Шушарах. Это может быть даже не производство, а линия, на

 У нас достаточно места, чтобы производить в Шушарах около 200 тысяч автомобилей в год.

которой собираются или окрашиваются компоненты, приезжающие в разобранном виде.

Сейчас мы рассматриваем вопрос о размещении на нашем участке одного поставщика, который производит детали для оснащения салона автомобиля. Кроме того, здесь разместятся поставщики услуг, занимающиеся вывозом производственных отходов, логистическими операциями.

Размещение производства на территории Шушар — необязательное условие для нашего поставщика. Оно может находиться в любом месте, главное, чтобы выполнялись условия поставок, которые мы выставляем, и детали приходили в той последовательности и в те сроки, которые актуальны в данный момент. Кроме того, цена останется неизменной вне зависимости от того, где расположено производство.

Однако стоит сказать, что если поставщик расположит свое производство на территории завода в Шушарах, то мы не хотели бы видеть какие-либо перебои в поставках для нас из-за того, что у него появился другой крупный заказ или его производство было задействовано для других целей. ■



Завод Nissan в японском городе
Оппама работает уже 45 лет:
он был построен в 1962 году.

Nissan пришел наверняка

Текст: Илья Курмышев
ilya.kurmishhev@dp.ru

ФОТО: КОМПАНИЯ NISSAN

Соглашение о сборке автомобилей Nissan в Петербурге было подписано в 2006 году на Петербургском международном экономическом форуме.

Этому предшествовали сложные переговоры, в ходе которых Петербургу удалось убедить инвестора в своих преимуществах по сравнению с другими рассматривавшимися регионами. Как и в случае с Toyota, городские власти взяли на себя обеспечение инженерную подготовку площадки под строительство, которое начнется в промзоне «Каменка», на северо-за-

паде города. По словам губернатора Петербурга Валентины Матвиенко, члены правительства города будут «вручную» сопровождать проект, чтобы сроки по нему были полностью соблюдены.

Планы развития

Строительство первой очереди завода в Петербурге обойдется компании Nissan примерно в 6 млрд рублей. Первый автомобиль дол-

жен сойти с конвейера в начале 2009 года. Предприятие сможет выпускать порядка 50 тысяч автомобилей в год с последующим расширением производственных мощностей до 500 тысяч автомобилей. Завод будет производить не менее трех моделей Nissan. Сначала машины будут полностью собирать из импортных комплектующих, однако впоследствии в компании

рассчитывают закупать часть деталей на местном рынке.

Спрос на месте

Решению о строительстве завода в Северной столице предшествовал рост продаж Nissan в Петербурге в 2005 году на 68%. Новое производство может еще подогревать интерес покупателей, тем более что машины местной сборки будут, несомненно, дешевле импортных. ■

Основной автомобиль полиции Нью-Йорка — Chevrolet Impala — собирается на заводе GM в Ошаве (Канада).



© FOT. REUTERS

GM включается в гонку

Текст: Илья Курмышев
ilya.kurmishhev@dp.ru

Вкладывая в строительство завода в Северной столице около 3,5 млрд рублей, General Motors попадает в хорошую компанию брендовых марок.

Закладка первого камня на месте предполагаемого строительства завода General Motors в промзоне «Шушары-2» практически совпала по времени с подписанием договора о создании сборочного производства автомобилей Nissan.

Как уже отмечалось, эти события были приурочены к X Петербургскому международному экономическому форуму и вызвали заметный

ажиотаж вокруг темы превращения города в новую столицу российского автопрома.

Массовый выход

Еще одним пересечением иностранных автомобилестроителей стало размещение строительной площадки завода GM буквально по соседству с возводимым предприятием компании Toyota — в зоне «Шушары-2». Получается, что три ав-

томобильных гиганта уже дважды столкнулись на территории Петербурга еще до начала реальной конкуренции за клиентов и рабочую силу. При этом если борьба за местных покупателей «русифицированных» иномарок им только предстоит, трудовой ресурс компаниям придется делить уже в самое ближайшее время. Наличие в регионе завода Ford только обостряет

ситуацию на трудовом рынке.

Работа идет

Так или иначе, General Motors активно включилась в процесс создания производства в Северной столице. Согласно имеющимся планам к 2009 году строительство завода должно быть завершено. Первоначальный объем выпуска составит 25 тысяч автомобилей в год. ■



На производстве стекла в Петербурге будет трудоустроено свыше 1000 человек, что позволит выпускать до 1200 тонн стекловой массы в сутки.

Стекланные инвестиции

Текст: Илья Курмышев
ilya.kurmishhev@dp.ru

ФОТО: ИТАР-ТАСС

После открытия в Петербурге стекольного завода автомобильные компании получат крупного поставщика для своих производств.

Проjekt ЗАО «Русская содовая компания» по строительству стекольного завода может быть первым шагом на пути привлечения инвестиций в отрасли, связанным с формирующимся в Петербурге автомобилестроительным кластером.

Завод может стать основным поставщиком местных производств компаний Toyota, Ford, Nissan, GM, Scania, удов-

летворяя их потребность в стекольной продукции.

Описание

Производство автомобильного и листового архитектурного стекла будет вестись на основе экологически чистой кислородно-газовой технологии компании PPG (США). Планируемая производительность завода составит 1200 тонн стекловой массы в сутки. Инвес-

тиции в проект оценивают в 21 млрд рублей (около \$700 млн). Открытие завода запланировано на 2009 год.

К этому времени на территории промзоны «Металлострой» будет построена фабрика по производству автомобильного стекла (\$110 млн) и завод по производству кислородно-газовой смеси (\$130 млн). Остальные средства пойдут на инженерные работы (\$260

млн) и на закупку оборудования и технологий (\$200 млн).

Позиция на рынке

Учитывая, что Русская содовая компания контролирует 75% российского рынка кальцинированной соды, являющейся сырьем для производства стекла, в ближайшее время заводу вряд ли будет грозить серьезная конкуренция на местном рынке. ■

Путь из Детройта

Петербург стали называть российским Детройтом, в действительности же сходств с этим американским городом у Северной столицы немного.

В Петербург один за другим приходят автопроизводители, а в Детройте закрываются заводы и сокращается объем производства автомобилей.

Рассвет

В конце XIX — начале XX века формирование тяжелого машиностроения в США происходило вокруг расположенных на севере страны Великих озер. Детройт, штат Мичиган, стал центром роста этого района, постепенно завоевывавшая статус столицы американского автопрома. Первым автомобильным производством в этом городе стал завод Генри Форда, построенный в 1899 году. Там же впоследствии на свет появились два других игрока «Большой тройки» американской автопромышленности — корпорации General Motors (GM) и Chrysler (сейчас DaimlerChrysler). Позднее к ним примкнул немецкий Volkswagen.

Локализация автомобильных заводов в Детройте имела

понятные причины, во многом связанные с его географическим положением и развитой инфраструктурой. Расположенный на реке, в месте пересечения основных автомагистралей и железных дорог, а позднее обзаведшийся и крупным аэропортом, Детройт создавал отличные возможности для удобной транспортировки готовой продукции в другие штаты и Канаду. Потенциал города повышал и тот факт, что штат Мичиган является металлургическим центром Америки — это создало хорошие предпосылки для формирования в регионе полноценного автомобильного кластера.

Не удивительно, что с момента открытия первого автозавода в город стали приходить компании, так или иначе связанные с производством и продажей автомобилей. Конвейер требовал короткого плеча поставок — рациональнее было иметь все под рукой. Сейчас в Детройте и его окрестностях располагаются сотни крупных предприятий



PHOTO: REUTERS

Штаб-квартира General Motors в центре Детройта — символ былого могущества автомобильной столицы Америки.

и офисов, занимающихся разработкой и производством автокомпонентов.

Кризис

Тем не менее блестящая вековая история города как американского и мирового центра автомобильной промышленности, по мнению ряда экспертов, подходит к концу. Предвестником заката стал топливный кризис 1970-х годов в США, когда потребители стали постепенно обращать внимание на более экономичные модели иностранного производства.

15,8 млн

автомобилей было произведено в Северной Америке в 2006 году (на 3% меньше аналогичного показателя 2005 года).

Источник: газета The Windsor Star (Канада)

Следующим серьезным ударом стал обвал на фондовой бирже после 11 сентября 2001 года, в результате которого автопроизводители стали один за другим закрывать производственные линии компонентов, концентрируя усилия на разработке, сварке, окраске и сборке автомобилей. По словам Евгения Богданова, руководителя направления машиностроения и транспорта по России и СНГ компании A. T. Kearney, современные автопроизводства используют до 80% компонентов, произведенных на стороне, в то время как раньше этот показатель не превышал 20%.

Смена лидера

Объем автомобильного производства в штате Мичиган постепенно сокращается. Так, в 2006 году там было произведено на 13% меньше автомобилей (легковых и грузовых), чем в 2004-м, — 2,28 млн против 2,6 млн автомобилей.

«Большая тройка» переживает самую большую реструктуризацию в своей исто- ▶

► рии: GM становится размером с Ford, Ford становится размером с Chrysler, ну а Chrysler все продолжает уменьшаться. Только Toyota становится все больше и больше», — пишет об итогах автопроизводства в 2006 году в Мичигане канадская газета The Windsor Star. В тот период GM закрыл восемь своих производств в США и планирует закрыть еще четыре.

Михаил Блохин, исполнительный директор Национальной ассоциации производителей автокомпонентов, отмечает, что причиной кризиса в Детройте стала высокая концентрация автопроизводства в одном месте.

«Американские автопроизводители имели когда-то глупость навесить на себя социальные обязательства, которые, по некоторым оценкам, сейчас выливаются в дополнительные издержки в \$2 тысячи на каждый автомобиль», — говорит Евгений Богданов.

В итоге Детройт перестал быть главным центром автомобильной промышленности Северной Америки. Пальму первенства у него перехватил канадский Онтарио, в котором размещаются заводы GM, Toyota, Ford, DaimlerChrysler и Honda. В прошлом году вместе они произвели там 2,56 млн автомобилей.

Все в Россию

На фоне угасающего Детройта Алексей Шаскольский, руководитель отдела оценки недвижимости Института про-

блем предпринимательства, отмечает усиливающийся потенциал российского рынка. «Бизнес идет в более выгодные регионы, где меньше зарплата, дешевле энергоснабжение, рабочие не столь капризны и более аккуратны», — говорит эксперт. — Учитывая, что производство товаров в целом все больше перемещается в страны БРИК (Бразилия, Россия, Индия, Китай), то и автомобилестроению — прямой путь туда же. Тем более что Россия в массовом порядке пересаживается на изделия зарубежного автопрома — а с локализацией производства русифицированные иномарки станут основой нашего автопарка».

Город-кластер

Перспективы Петербурга, который теперь нередко именуют российским Детройтом, эксперты оценивают позитивно.

«Петербург удобен наличием квалифицированной (в определенной степени) рабочей силы, готовностью власти создать необходимую транспортную и инженерную инфраструктуру, близостью к Европейскому сообществу и наличием портовых мощностей для поставок комплектующих и отгрузки экспортного товара. Не последнюю роль играет и политическое покровительство вертикали власти», — говорит Алексей Шаскольский. Он считает очень важным, чтобы за локализацией производства

последовала и локализация технологий.

Евгений Богданов настроен более скептически. «Говорить о том, что Петербург становится центром автомобильной промышленности, я бы не стал. Он становится центром автосборки», — говорит аналитик. По его мнению, чтобы производство комплектующих было экономически оправданно, необходимо иметь объем производства одной модели или хотя бы одной марки автомобиля от 500 тысяч единиц в год.

Михаил Блохин также полагает, что о создании автомобильного кластера на базе Петербурга говорить нецелесообразно: объемы производства не те. А вот кластер в виде взаимодействия Северо-Западного и Центрального регионов вполне может быть реализован. «Например, в Петербурге заводы собирают автомобили, а в Москве производят автокомпоненты для этих заводов. Подобный кластер уже существует в Поволжье, где расположены производства АвтоВАЗ, УАЗ и КамАЗ», — приводит пример Михаил Блохин.

Так или иначе, создание вокруг Петербурга настоящего автомобильного кластера на фоне появления в городе крупных производителей выглядит все более реалистично, но может состояться лишь в достаточно отдаленной перспективе. ■

Текст: Марк Чернов
mark.chernov@dp.ru



Развитие автомобильной промышленности позволило Детроиту инвестировать и в другие современные виды транспорта.



Город по-настоящему оживает, когда каждый год в январе в нем проводится международный автосалон.



Население Детройта медленно, но верно убывает: сейчас там проживают 880 тысяч человек, хотя в 1970-х годах было вдвое больше.