

А. В. Чумак – магистрант кафедры менеджмента

М. Л. Кричевский (д-р техн. наук, проф.) – научный руководитель

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: ЗНАЧЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В последние годы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области наблюдается отчетливая тенденция развития автомобильного производства. Можно с уверенностью говорить, что происходит становление полноценного автомобилестроительного кластера. Причем, в скором будущем можно будет говорить о том, что именно этот регион выйдет на лидирующие позиции в отрасли легкового автомобилестроения, станет своеобразным «российским Детройтом».

Санкт-Петербург и Ленинградская область являются местом размещения автомобильных производств по целому ряду причин:

- близость крупнейших транспортных путей. Через морской порт Санкт-Петербурга доставляется основная часть компонентов для сборочных предприятий. Наличие развитой дорожной сети позволяет в короткие сроки доставлять компоненты, произведенные на территории города и области. Кроме того, по автомобильным и железным дорогам осуществляется оперативная отправка готовых автомобилей в регионы и в страны ближнего зарубежья;

- доступность трудовых ресурсов. Расположение непосредственно в черте города обеспечивает сборочные предприятия необходимым количеством персонала;

- режим особой экономической зоны. Иностранные автопроизводители, подписавшие соглашения с Министерством экономического развития о строительстве своих сборочных предприятий на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, получают право воспользоваться целым рядом льгот. Среди них можно отметить особый режим налогообложения, индивидуальные тарифы на электроэнергию, арендную плату и другие.

Во времена существования СССР центром автомобилестроения сначала был Нижний Новгород (в период с 1932 по 1990 годы – Горький) с размещенным там производством Горьковского Автомобильного Завода (ГАЗ), а затем Тольятти с настоящим «автогигантом» Волжским Автомобильным Заводом (ВАЗ). Последний и сейчас занимает ведущую позицию по объему производства легковых автомобилей. Но, стоит отметить, что АВТОВАЗ сосредоточен на выпуске автомобилей, спроектированных еще в советский период и 90-е годы, что не позволяет им конкурировать с современными лидерами моделями иностранных производителей. Хотя с покупкой блокирующего пакета акций АВТОВАЗа франко-японским альянсом Renault-Nissan ситуация начинает постепенно меняться.

Строительство заводов стало возможным благодаря государственной политике, которая стимулирует иностранных производителей строить на территории нашей страны свои сборочные предприятия. Происходит это посредством снижения или полного отсутствия ввозных пошлин на комплектующие, предоставления площадей для строительства сборочных площадок, имеющих удобное транспортное расположение и близость к населенным пунктам, предоставления налоговых послаблений и некоторые другие меры. По новым правилам промышленной сборки производители обязаны в своих автомобилях иметь определенный процент компонентов российского производства, так называемый процент локализации. И до 2017 года процент комплектующих, произведенных на территории РФ, должен составлять 60% для предприятий, заработавших до 2011 года и 55% – для тех, кто открылся после 2011 года. Это стимулирует привлечение не только автопроизводителей, но и иностранных производителей комплектующих.

В настоящее время на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области расположены 5 предприятий по сборке автомобилей: General Motors, Nissan, Toyota, Hyundai-Kia и Ford. На этих предприятиях собирают 13 различных моделей. На конец 2011 года их производственная

мощность составляет 535 тысяч автомобилей в год¹ [1], а загруженность – 67%, что соответствует 358 тысячам собранных автомобилей. Для сравнения в 2010 году было собрано порядка 150 тысяч автомобилей, что меньше показателя 2011 года в 2.5 раза. На пяти этих предприятиях трудится 12,5 тысяч сотрудников. И еще 4 тысячи сотрудников заняты на предприятиях по производству комплектующих: Magna (штамповочные изделия), Hyundai Suppliers Park – 7 заводов поставщиков Hyundai, ЗАО «Интеркос-IV» (производство штампов и пресс-форм), Завод «Gestamp-Северсталь» (металлические элементы), Grupo Antolin (элементы внутренней отделки).

Но это далеко не предел производственных мощностей. Уже в 2012 году ожидается рост производства на 32% и может дойти до 525 тысяч автомобилей в год. И это может быть достигнуто только за счет полной загрузки существующих мощностей.

Перспективы развития к 2015 году еще более оптимистичные:

- к 2014 году GM должен закончить расширение производства с нынешних 70 тысяч автомобилей в год до 230 тысяч автомобилей в год;
- Toyota планирует к этому же (2014) году потратить 2,7 млрд. рублей на расширение производства (у нее сейчас скромные 25 тысяч автомобилей в год), на наем второй и третьей производственных смен, а также на открытие цехов штамповки и сварки;
- Nissan может расширить объемы производства;
- запуск первой очереди завода по производству «Е-мобилей» мощностью 45 тысяч автомобилей в год, ориентировочные сроки запуска – февраль 2013 года.

Все это создает благоприятный экономический климат. Согласно представленной стратегии может появиться порядка 10 тысяч новых рабочих мест. Кроме того, увеличение количества собираемых автомобилей повлечет за собой появление новых предприятий производителей комплектующих, что, в свою очередь, обеспечит еще больше новых рабочих мест.

Резюмируя изложенное, можно утверждать, что автомобильный кластер имеет большое значение для региона. Создание большого числа рабочих мест, налоговые отчисления в региональные бюджеты, привлечение инвестиций – все это результат появления автосборочных предприятий. А при благоприятном экономическом климате в России и в мире это направление может развиваться большими темпами и вносить еще более серьезный вклад в экономику региона.

¹ <http://www.gks.ru> – официальный сайт Росстата