

ПОСЛЕДСТВИЯ ОТКАЗА GM ОТ ПРОДАЖИ OPEL

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 09 ноября 2009 г.

Срыв контракта по продаже Opel консорциуму Сбербанк–Магна стал действительно неожиданностью, ведь все параметры сделки согласовывались на высоком уровне в США, Германии, России и Канаде. Однако, сославшись на то, что в Европе продажи Opel начали расти, GM решила не расставаться с привлекательным активом.

Правительство Германии заявило, что американская компания обязана вернуть кредит на 1,5 млрд евро, выданный под продажу Opel российско-канадскому консорциуму. Позднее заговорили о политической подоплеке отказа GM, но США решительно это опровергают. Глава GM в Европе даже подал в отставку в знак протеста против решения корпорации. Премьер-министр В. Путин заявил, что никаких последствий для российской отрасли решение GM иметь не будет, однако это далеко не гарантировано.

С одной стороны, отказ от продажи означает, что российский автопром в ближайшее время не получит доступа к технологиям Opel. Но потенциальных технологических доноров в России уже предостаточно – это заводы Иж-Авто, Автофрамос, Toyota, Nissan, GM, VW, действующие в режиме промышленной сборки; производства, работающие по схеме лицензионных соглашений (ТагАЗ и SOLLERS), а также компания Renault. Поставщики автопроизводителей готовы строить свои заводы в России, а АВТОВАЗ и Renault готовятся к созданию СП по производству комплектующих. Таким образом, росту степени локализации, а значит, и созданию условий для трансфера технологий способствуют нормативные требования, рост конкуренции среди "российских" иномарок и перспектива налаживания производства комплектующих.

С другой стороны, отказ продажи Opel может усложнить положение другого отечественного производителя – ГАЗа. Снижение спроса, а также конкуренция со стороны производимых на предприятиях SOLLERS автомобилей Fiat и так негативно отражается на настроениях потенциальных инвесторов. Покупка пакета Opel позволила бы усилить конкурентные преимущества завода и его инвестиционную привлекательность. В случае успешного закрытия сделки ГАЗ мог стать промышленным партнером Opel, выпускающим популярные модели немецкого производителя в Нижнем Новгороде.

Для ГАЗа это не первая неудача. Ранее российский производитель так и не смог наладить тесное сотрудничество с Chrysler и GM. Кроме того, Нижегородская область вновь

проиграла конкуренцию в привлечении инвестиций, поскольку концерн Peugeot&Citroen изменил первоначальные планы и начал строительство завода в Калужской области.

Таким образом, утверждение премьер-министра верно лишь отчасти. Для импорта технологий у отечественного автопрома возможностей уже достаточно. Но в деле вывода автопрома из кризиса пока можно рассчитывать только на сотрудничество АВТОВАЗа и Renault. У ГАЗа же, второго крупнейшего автопроизводителя страны, стратегического партнера и стратегии развития на базе зарубежных технологий пока нет.