

ТАГАЗ VEGA: ПИОНЕР В ОСВОЕНИИ ТЕХНОЛОГИЙ

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, ПАНКРАТОВА Д.А., СТАЖЕР ИФИ

24 СЕНТЯБРЯ 2009 г.

ТагАЗ довел проект C-100 до логического завершения. От проекта на базе зарубежных технологий автопроизводитель перешел к производству собственного готового автомобиля Vega. Продажи новой российской модели стартовали 17 сентября.

Vega – седан C-класса, оснащённый 1,6-литровым двигателем мощностью 124 л.с. с механической коробкой передач. Выпуск модели на ТагАЗе производится в пяти комплектациях, цена варьируется от 350 до 470 тыс. руб. В базовой комплектации модель оснащена подушкой безопасности водителя, аудиосистемой, электроприводом передних стеклоподъемников, обогревом заднего стекла и стальными дисками. Мощности линии по выпуску Vega рассчитаны на 100 тыс. машин в год.

Модель была разработана конструкторским бюро ТагАЗа в Южной Корее. Основные узлы и агрегаты выпускаются в Корее, а в Таганроге происходит сборка по полному циклу, включающему сварку и окраску. На настоящий момент локализация сборки – 15%, но уже в скором времени производитель обещает довести локализацию до 30%. Пока в России для Vega выпускают аккумуляторы, детали подвески, диски и автопокрышки.

С учетом внешнего вида нового автомобиля, его ценовой категории, а также нереализованных планов ТагАЗа собирать Hyundai Elantra предыдущего поколения с начала 2008 г. очевидно, что прототипом Vega стала именно Elantra 4-го поколения. Несмотря на это, коммерциализация C-100 позволяет говорить, что отечественный автопром вышел на качественно новый уровень развития. Подтверждено, что российские производители смогут освоить импортные технологии и через механизм локализации приступить к их внедрению в России. Появилась основа для успешной реализации режима промышленной сборки – уже не зарубежный опыт, не учитывающий специфики российской экономики и промышленности, а собственный. Принимая во внимание сроки сотрудничества ТагАЗа и Hyundai, появления новых российских моделей АвтоВАЗа на базе технологий Renault можно ожидать уже в среднесрочной перспективе.

Но на некоторые вопросы пока ответов нет. Во-первых, GM–Daewoo подала иск к корейской "дочке" ТагАЗа, обвиняя ее в неправомерном использовании чужих технологий. Хотя Vega уже запущена в продажу, судебные тяжбы могут значительно осложнить

дальнейший ход реализации такого нужного российской автопромышленности проекта. Во-вторых, допустив ТагАЗ к собственным технологиям, пусть и прошлых поколений, Hyundai наверняка должна была быть уверена в том, что в России конкурента не вырастят. Однако стоимость топовой версии Vega около 470 тыс. руб., а базовой версии новой Elantra – почти 600 тыс. руб. Такая значительная разница в условиях финансового кризиса может сыграть решающую роль при выборе автомобиля.