

Прорубим авто в Европу



Руководство завода «Белджи» показало новый флагманский кроссовер для российского рынка

Шестиступенчатая коробка-автомат, полный привод, 184 «лошади» под капотом, панорамная крыша и система навигации «ЭРА-ГЛОНАСС» — кроссоверы Geely NL-3 с такой конфигурацией, предназначенные для рынка ЕАЭС, уже в этом году будут

выпускаться на новом производстве под Борисовом.

Провести тест-драйв автомобиля пока не удалось, но корреспонденты «Р» стали первыми журналистами, которые оценили внешний вид и «начинку» новых кроссоверов. О том, что сегодня происходит в цехах строящегося завода «БелДжи», как производитель планирует сбывать 60 тысяч автомобилей в год, когда в стране появятся электрокары, читайте в нашем репортаже.

Перерезать красную ленточку на уникальном для страны производстве изначально планировали в январе этого года. По не зависящим от белорусской стороны причинам торжественный момент перенесли на июль. Первый заместитель директора СЗАО «БелДжи» Андрей Щемелев проводит экскурсию по огромной территории завода, с конвейера которого за восьмичасовую смену может сходить 120 автомобилей:



— Строительство уже находится на завершающем этапе, 80% работ можно считать выполненными: здания цехов сварки, покраски и сборки готовы к эксплуатации, монтаж оборудования в завершающей стадии, сейчас ведутся пусконаладочные работы.

Все ожидали, что завод начнет работать уже с 1 января этого года. Однако китайские партнеры не учли некоторых особенностей, в том числе климатических и логистических, которые затянули строительство производства. Кроме того, адаптация проекта, который был полностью спроектирован в Китае, у нас в стране проходит сложнее и дольше. Сыграло свою роль и то, что белорусские технологии и стандарты автопрома более строгие и жесткие, приближены к европейским. Вместе с тем заминка может оказаться к лучшему. Торопиться выйти сразу на полную мощность нет смысла. На заводе говорят, что права на ошибку у компании нет, а потому пристальное внимание будет уделено в первую очередь именно качеству выпускаемой продукции. Ожидается, что с момента открытия производства до выхода на проектную мощность пройдет до полугода.

Следует напомнить, новое предприятие станет для страны уникальным: уровень локализации на полноценном производстве к середине следующего года должен достичь 50%, и белорусско-китайские автомобили уверенно завоюют внутренний и внешний рынки, в том числе и благодаря приемлемой цене. В компании говорят, что на первом этапе автомобили Geely нового модельного ряда будут комплектоваться аккумуляторами, стеклами и дисками, сиденьями, двигателями внутреннего сгорания, задними фонарями, выхлопной системой и тормозной магистралью белорусского производства — доля местной составляющей на момент запуска будет 30%. Пока же эта цифра составляет лишь 13%.

Помимо уровня локализации, второй основной вопрос, который стоит перед производителем, — гарантированный сбыт продукции. Тем более что цена на новые модели будет в диапазоне 12—23 тысяч долларов. В прошлом году продажи Geely в России показали небывалое падение — минус 61%. В результате доля производителя на российском рынке составила всего лишь 0,31%. Кроме того, соседи подняли в среднем на 130 тысяч российских рублей цену на последние модели Emgrand, выпускаемые на пока еще действующем производстве «БелДжи». Говорят, это сделано для того, чтобы нивелировать курсовые колебания последних лет. На вопрос, кто купит 60 тысяч машин, которые на первоначальном этапе можно будет выпускать в Беларуси, руководство предприятия отвечает:



— Мы строим завод не на 5 лет, а со стратегией до 2030 года. Это значит, что мы рассчитываем на успешные продажи автомобилей за счет производства новых моделей и расширения рынков сбыта.

Один из вариантов загрузки мощностей в случае пробуксовки китайских машин на внешних рынках — предложить площадку другим производителям. По словам главного технолога предприятия Павла Гурецкого, все оборудование и линии позволяют выпускать на заводе любые модели легковых

автомобилей с несущим кузовом до 5 метров:

— Сегодня планы у компании Geely довольно оптимистичные, ожидается, что продукт будет востребован на внешних рынках. К слову, нужно обратить особое внимание: уровень и качество новых машин будет на порядок выше нынешних моделей.

Еще одно направление, которое может получить развитие на производстве, — выпуск электромобилей. Андрей Щемелев напоминает, что в Китае есть такие машины собственной разработки Geely. Для белорусского рынка партнеры предложили следующий вариант: выпускать на базе кузова нашей сборки электромобили с батареями собственной разработки. «Это интересная для нас тема, — продолжает первый замдиректора, — мы сможем дополнительно загрузить мощности завода. Мы уже предоставили свой кузов седана Объединенному институту машиностроения НАН, где под него разрабатывается батарея». Правда, на заводе поясняют: цена такой модели по сравнению с обычной вырастет вдвое.

Кстати

По мнению Олега Плавского, дальнейшая модернизация нового завода «БелДжи» будет возможна за счет собственных средств либо за счет инвесторов. Самый оптимальный путь, считает специалист, — привлечение внешнего инвестора, в том числе путем выхода на биржевые рынки (IPO).

Языком цифр

Объем инвестиций в новый завод «БелДжи» по бизнес-плану составляет 318 млн долларов на строительство цехов и внутренней инфраструктуры. Ожидается, что с вводом первой очереди завода на производстве будут работать 1285 человек, а с выходом предприятия на полную мощность — 1850—1900 человек.

Тем временем план продаж автомобилей Geely, которые выпускаются в Борисове, в прошлом году составлял 5233 машины. В результате на внутреннем рынке было реализовано 976 автомобилей, в Россию экспортировано 4745 машин. Доля продаж китайской марки в Беларуси составила 3,6%, в России — 0,31%.

Мнение



Олег Плавский, заместитель председателя Миноблсполкома:

— Завод «БелДжи» — первый и уникальный проект производства автомобилей в стране. Компания Geely была выбрана не случайно: сегодня это автопроизводитель мирового уровня, владелец известных брендов. В том числе и Volvo, чьи специалисты принимают участие в разработке и новых автомобилей, которые будут выпускаться у нас в стране. В то же время мы понимали: стартовать белорусскому автопрому с премиум-сегмента было бы нецелесообразно. Продукция должна быть качественной и доступной по цене. Выбрать для такого проекта одного из дешевых западных производителей — это тоже проигрышная позиция: сегодня они практически все выпускаются в России.

Новое производство под Борисовом отвечает всем мировым требованиям автопрома. Я хочу подчеркнуть: мы строим завод не под одну марку, это будет универсальный завод, на котором в перспективе можно собирать разные модели. Не исключаю, что если на основных рынках сбыта будет не самая радужная ситуация, это могут быть и автомобили других производителей. Новый завод — долгосрочный проект, который нацелен не на 5 лет, а на далекое будущее. Напомню также, что сегодня в стране развито производство автокомпонентов, шин, аккумуляторов, идет модернизация производства автомобильных стекол — у нас есть вся «начинка» для будущего белорусского автомобиля. Это, к слову, были одни из условий, которые китайская сторона приняла. Так что проект будет стартовать с 30%-й долей локализации, которая впоследствии должна достичь 50%. Это реальная цифра, и наши производители автокомпонентов должны быть к ней готовы. Мы ожидаем, что открытие завода повлечет за собой и развитие рынка автозапчастей не только, к слову, для марки Geely. Сегодня в Старых Дорогах реализуется проект по выпуску тормозных колодок, который нацелен покрыть потребности не только «БелДжи», но и БелАЗа и МАЗа. Если в связке с производством крупной техники у нас будет еще и выпуск легковых автомобилей, все производимые внутри страны компоненты будут становиться дешевле.