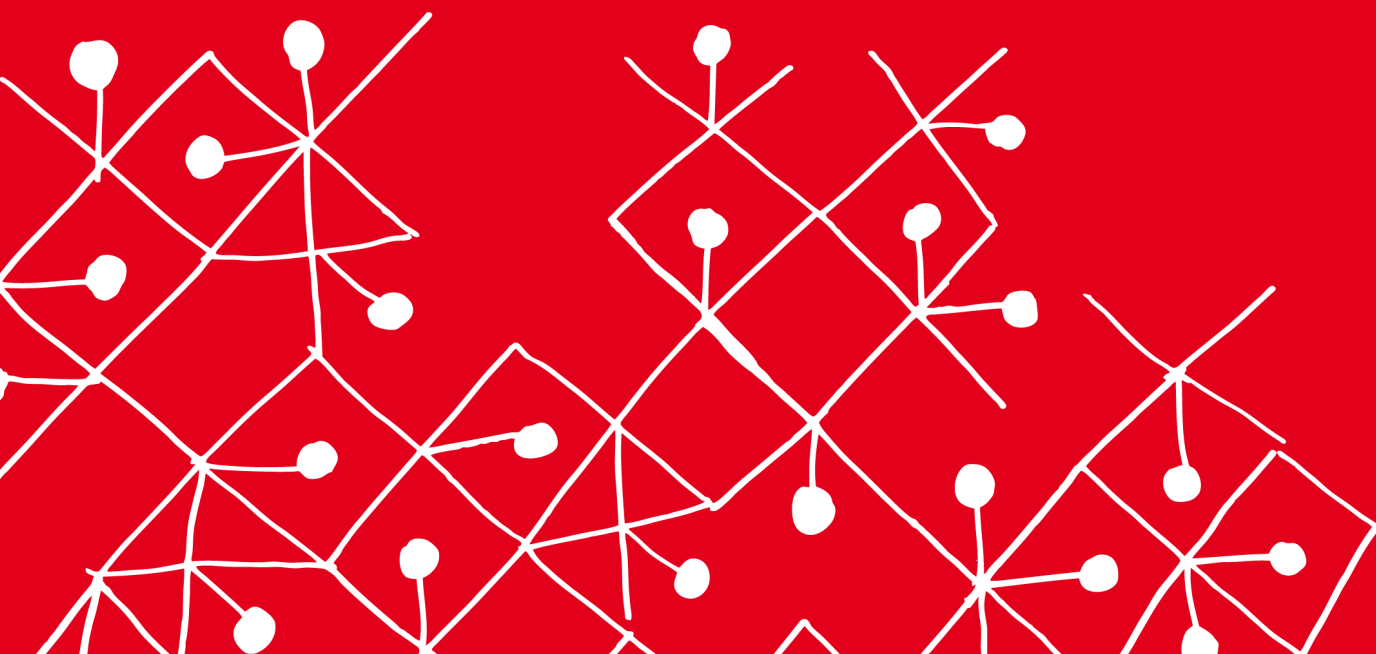


**Polska**



Eksport samochodów  
produkowanych w FR – oczekiwania  
a rzeczywistość na przykładzie  
ryнку Sankt-Petersburga

2017-03-16 17:17:47



Eksport nie zrekompensował strat odnotowanych na rynku wewnętrznym przez petersburski przemysł samochodowy. Chociaż udało się znacznie rozszerzyć zasięg dostaw, ich ilość zmniejszyła się prawie o jedną trzecią.

Wyjście na rynki zagraniczne - jak w roku ubiegłym niejednokrotnie informowali petersburscy urzędnicy - miało ustrzec przemysł rosyjski przed kryzysem. Optymizm władz Petersburga podzielały także władze federalne. Zgodnie z ostatnią wersją strategii rozwoju rosyjskiego przemysłu samochodowego do 2025 roku (opracowaną przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu FR), miejscowe fabryki powinny wyeksportować co najmniej jedną czwartą swojej produkcji. Ubiegły rok pokazał jednak, że zagranica nie jest zainteresowana samochodami z Rosji.

Spadek eksportu odnotowała fabryka Hyundai - największa spośród reprezentantów motoryzacyjnego klastra Petersburga (70% wszystkich produkowanych aut w północnej stolicy należy do tej marki). W 2015 roku Hyundai wyeksportował z Rosji 14,2 tys. samochodów, natomiast w 2016 było ich już zaledwie 6,7 tys. Sytuacja ta wpłynęła także na spadek popytu wewnętrznego (firma wyprodukowała o 10% mniej aut, niż w roku poprzednim).

Statystyki dot. eksportu firmy pogorszył Kazachstan, który wprowadził opłatę recyklingową, co w efekcie doprowadziło do wzrostu cen importowanych samochodów. Największy spadek popytu dotyczył modeli „budżetowych”. W efekcie dostawy aut firmy Hyundai zmniejszyły się ponad dziesięciokrotnie - z 10,7 tys. w roku 2015, do 900 w roku 2016.

Rozszerzenie eksportu na Bliski Wschód (w 2015 r. firma wyszła na rynki Egiptu i Libanu, a w 2016 Tunezji) pomogło zrekompensować tylko jedną trzecią strat - do ww. krajów wyeksportowano 3 tys. aut. Pozostałe 2,8 tys. wysłano na Ukrainę, Białoruś oraz do Gruzji.

Na tym jednak ekspansja się kończy. "Niestety, na ten moment nie planujemy rozszerzać eksportu, ponieważ nie mamy żadnych gwarancji, iż w 2017 roku sprzedaż się zwiększy, zarówno łącznie, jak i w poszczególnych regionach" - poinformował Wiktor Wasiliew - dyrektor ds. kontaktów zagranicznych fabryki Hyundai w Petersburgu.

Nissan, który wspominał o możliwości rozszerzenia eksportu o kraje tzw. dalszej zagranicy (kraje nienależące do WNP) w latach 2015-2016, nie zrealizował swoich planów. Firma nadal eksportuje swoje auta jedynie do Kazachstanu i na Białoruś.

Należy zaznaczyć, że eksport do tych krajów w 2016 roku zwiększył się prawie dwukrotnie (w 2015 r. wyeksportowano 804 auta). „Wzrost ten był związany głównie ze sprzedażą modelu Qashqai, którego produkcja została przeniesiona z angielskiego Sunderland do fabryki w Sankt-Petersburgu w listopadzie 2015 roku” - wyjaśnia rzecznik prasowy firmy. Na ten model przypada 54% eksportu. Qashqai „pomógł” nie tylko sprzedaży zagranicznej, ale również wewnętrznej. Dzięki temu modelowi Nissan mógł zwiększyć produkcję o 8%.

Przedstawiciele firmy nie wypowiadają się na temat perspektyw związanych z rozszerzeniem eksportu, jednak fabryka zdobywa nowe rynki zagraniczne nie samochodami, a częściami do nich. We wrześniu 2016 r. firma zaczęła eksportować do Europy przednie i tylne zderzaki do modelu Nissan X-Trail. Co ciekawe, do produkcji rosyjskiej wykorzystuje się materiały importowane z Holandii. Z petersburskich zakładów gotowy produkt trafia znów do Holandii skąd jest wysyłany do europejskich odbiorców. Okazuje się, że cena wytwarzanych części jest niższa od tych produkowanych w Japonii. Nissan nie wyklucza, że wkrótce oprócz zderzaków rozpocznie produkcję drzwi i masek do modeli X-Trail oraz Qashqai.

Toyota, podobnie jak Nissan, dostarcza swoje samochody na rynki Kazachstanu i Białorusi. Jak wynika z opublikowanych informacji fabryka w 2016 r. wyeksportowała prawie 4 tys. samochodów, czyli 1,5 raza więcej w stosunku do roku 2015. Jest to zasługa najnowszej wersji modelu RAV4, którego produkcja rozpoczęła się w październiku 2016 roku. W 2016 r. fabrykę opuściło 19% aut więcej, niż w roku 2015.

Pomimo wzrostów w sprzedaży (krajowej i zagranicznej), moce produkcyjne fabryk Nissana i Toyoty

wykorzystywane są mniej niż w 50%.

Fabryka Forda we Wsiewołożsku nie ujawnia informacji odnośnie wielkości eksportu, jednak służba pasowa firmy oświadczyła, iż liczba ta w 2016 r. wzrosła czterokrotnie w stosunku do roku poprzedzającego. Warto jednak zaznaczyć, że do krajów WNP wyeksportowano łącznie tylko 220 samochodów modelu Focus, a modelu Mondeo jeszcze mniej (dokładne dane nie zostały przedstawione). Wiceprezes wsiewołożskiego "Ford Sollers" stwierdził, że bardziej perspektywiczny jest eksport części samochodowych.

Rozważając przyczyny utrudniające zwiększenie eksportu producenci zwracają uwagę na fakt, że petersburskie fabryki od samego początku były nastawione na działalność na rynku rosyjskim. Dla rozwoju eksportu, należy dostosować się do nowych rynków i przejść proces certyfikacji, co wiąże się z dodatkowymi kosztami.

Jednocześnie los tych inwestycji nie jest pewny. Rosyjska produkcja może okazać się niekonkurencyjna. Jak informował wcześniej szef petersburskiej fabryki Nissana Dmitrij Michajłow, eksportując samochód do Francji bardziej opłaca się go zmontować w Japonii niż w Rosji z użyciem japońskich części i to pomimo znacznie tańszej siły roboczej i mniejszej odległości.

Jest to spowodowane specyfiką organizacji produkcji: praktyka światowa zakłada masową produkcję jednego modelu w jednej fabryce i eksport do innych krajów, w Rosji natomiast produkuje się wszystkiego „po trochu”. Wyjątkiem od tej reguły jest Hyundai, co pozwoliło mu jako jedynej z petersburskich graczy rozpocząć dostawy poza granice WNP, choć jak dotąd stosunkowo niewielkimi partiami. Według słów Wiktora Wasiliewa, część wydatków na rozpoczęcie eksportu pokryły subsydia z federalnego i petersburskiego budżetu, ale wsparcie to jest niewystarczające dla zwiększenia zagranicznej ekspansji. "Niezbędne są ustalenia na szczeblu rządowym, obniżenie poziomu stawek importowych, porozumienia gospodarcze, itp." – wyjaśnia Wasiliew. Firma oczekuje również zniżek, które pozwolą jej zmniejszyć koszty produkcji (specjalne warunki dot. umów inwestycyjnych, ulgi podatkowe).

---

W 2012 roku Rosja wprowadziła opłatę recyklingową. Formalnie, działanie to było podyktowane względami ekologicznymi, jednak w praktyce była to odpowiedź na obniżenie stawek importowych, które Rosja zobowiązała się przyjąć przystępując do WTO. Opłata recyklingowa została wprowadzona od razu, zaś stawki celne obniżane były stopniowo. Efektem był wzrost cen sprowadzanych samochodów od 0,5 do 20%. Najbardziej zdrożały auta używane, za które pobierano opłatę w momencie przekroczenia granicy.

*Źródło: fontanka.ru (autor Galina Bojarkowa)*

*Opr. Eliza Szpejnowska, praktykantka*

*WPHI w Sankt-Petersburgu*



**INNOWACYJNA GOSPODARKA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**MINISTERSTWO  
ROZWOJU**

**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego