

ВЛАДИМИР КАДАННИКОВ О РАЗВИТИИ АВТОВАЗА



НОВАЯ ТЕМА — АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК

Ориентируясь на общемировую практику и сегодняшние потребности АВТОВАЗа, совет директоров акционерного общества принял решение о создании закрытого акционерного общества "Автомобильный индустриальный парк" с целью приближения производства автокомпонентов к производству автомобилей. Это позволит улучшить качество автомобилей, их собираемость, сократить расходы и обеспечить поставку автокомпонентов в режиме "точно в срок".

Начало реализации нового проекта намечено на июнь нынешнего года. Территориально автомобильный индустриальный парк разместится на заводских площадях (рядом с ЗАО "Джи Эм-АВТОВАЗ") и займет 125800 кв. метров. Площади индустриального парка предполагается сдавать в аренду иностранным компаниям, на приход которых рассчитывает АВТОВАЗ. Во-первых, для производства "Калины", во-вторых, в случае принятия решения — для производства компонентов нового мотора и т.д.

Советом директоров ОАО "АВТОВАЗ" утверждены кандидатуры членов совета директоров нового ЗАО. Это первый вице-президент ОАО "АВТОВАЗ" **Ю. Степанов**, вице-президент по закупкам **П. Скринский**.

"КАЛИНА": ВЫДЕЛЕН ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС НА 100 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ В ГОД

Это позволит сократить затраты относительно полного проекта (рассчитанно на 220 тысяч автомобилей в год) и ускорить поставку "Калины" на производство, исключив "механику" и оставив в полном объеме сварку, окраску и сборку (пока на 100 тысяч автомобилей в год). Эти работы ведутся очень активно — уже оплачены покупки окрасочного и сборочного оборудования.

Продолжается конструкторская доработка "Калины", аналогичная той, что бы-

ла в свое время сделана для "ШЕВРОЛЕ НИВЫ" по требованию "GM". На сегодняшний день изготовлено 60 образцов "Калины" всех трех модификаций, которые уже прошли необходимые испытания, в том числе и на удары. В ноябре-декабре 2003 года планируется изготовление второй серии автомобилей "Калины" — уже с основной оснастки (для проверки собираемости). Больших сомнений в части собираемости нет, так как кузов автомобиля создан с помощью математического моделирования. Сроки начала производства автомобилей "Калина" остаются прежними.

Что касается определенных задержек с финансированием строительных работ подготовки производства "Калины", то все средства, полученные от размещения облигационного займа (на 1 млрд. руб.), будут направлены на продолжение строительного-монтажных работ. Кроме того, работающие на рынке ценных бумаг простые дисконтные векселя АВТОВАЗа тоже приносят доходы, которые направляются на подготовку производства "Калины".

ПРИОРИТЕТНОЙ СТАТЬЕЙ БЮДЖЕТА ЗАВОДА ОСТАЁТСЯ РАЗВИТИЕ

По-прежнему приоритетной статьёй бюджета АВТОВАЗа в 2003 году остается развитие, и все подчиняется этому направлению деятельности. В 2000 и 2001 годах затраты завода на развитие существенно превышали суммы, предусмотренные бюджетом. Ситуация прошлого года по известным причинам оказалась несколько иной. Из запланированных бюджетом 9 млрд. 241 млн. рублей завод сумел выделить 8 млрд. 50 млн. рублей. Сумма, запланированная бюджетом на развитие в 2003 году, составляет порядка 10 млрд. рублей.

ТАРИФЫ МОНОПОЛИСТОВ ОПРЕДЕЛЯЮТ СТОИМОСТЬ АВТОМОБИЛЯ

В нынешнем году АВТОВАЗ отошел от планирования повышения цен на автомобили в зависимости от инфляции, так как практика двух предыдущих лет показала невозможность точно предсказать ситуацию этой части работы. Поэтому в бюджете нынешнего года было решено отказаться от вышеназванного принципа. Для собственного плана была взята цена на начало года, чтобы в случае возможности ее увеличения полученные цифры пошли к бюджету плюсом. Главным фактором, определяющим стоимость автомобиля и прибыль завода, по-прежнему остается рост стоимости услуг, предоставляющихся основными монополистами. Стоимость грузовых перевозок в 2001 году возросла на 61,2 %, в 2002 — на 27 %, за январь 2003-го — на 12 %. (Речь идет о грузовых перевозках непосредственно в Тольятти). То же происходит и с тарифами на услуги Самараэнерго и Межрегионгаза. Такие повышения влияют абсолютно на всю технологическую цепочку, начиная с добычи руды.

Постоянный рост стоимости услуг монополий делает продукцию российских автопроизводителей все менее конкурентной. Особенно ярко это проявляется на так называемых верхних переделах. На нефть и газ это влияет мало, на ценообразование электроэнергетики — уже в большей степени, а в готовой продукции автомобилестроения такое влияние возрастает очень существенно. Заводские затраты с учетом всех этих повышений постоянно увеличиваются, оставляя в распоряжении АВТОВАЗа около 12 копеек на рубль произведенной продукции. Ограничители же для естественных монополий могут устанавливаться только правительством.

О ПРИЧИНАХ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОГРАММЫ СБОРКИ ВАЗОВСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ НА УКРАИНЕ

Как известно, с 1 января 2003 года украинским правительством введена квота на ввоз автомобилей марки "ВАЗ" в объеме 15700 штук в год. Учитывая, что до сих пор на рынке Украины ежегодно реализовывалось до 50—60 тысяч вазовских автомобилей, руководством АВТОВАЗа было принято решение об увеличении плана поставок автокомплектов на сборочные заводы Кременчуга, Луцка, Херсона и Запорожья. Эти действия позволяют сохранить давний рынок сбыта вазовских автомобилей, где покупательский спрос на нашу продукцию по-прежнему высок.

СТАВКА — НА ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ И СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЁРСТВО

Для выполнения АВТОВАЗом задач ближайших пяти лет требуется порядка 1 млрд. 50 млн. долларов. Без привлечения внутренних и внешних инвестиций не обойтись. Сегодня российские банки достаточно охотно предлагают АВТОВАЗу кредиты, чему есть свои причины. Макроэкономическая ситуация в стране также способствует притоку серьезных иностранных инвестиций (начавшиеся инвестиции в сырьевую отрасль должны перейти и в другие сектора промышленности).

Создаваемый АВТОВАЗом индустриальный парк наверняка вызовет интерес со стороны иностранного капитала. Кроме того, можно рассчитывать и на стратегическое партнерство АВТОВАЗа с зарубежными автопроизводителями компаниями, что позволит, наряду с расширением собственного модельного ряда, развивать на вазовских мощностях производство иностранных автомобилей. Все это создает условия для привлечения на АВТОВАЗ крупных инвестиций, необходимых для его дальнейшего развития.

Елена ДЕМИНА
Фото Юрия МИХАЙЛИНА