

ИТОГИ ВСТРЕЧИ С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Очередная встреча председателя совета директоров ОАО "АВТОВАЗ" В.КАДАННИКОВА с представителями вазовских СМИ была предварена кратким сообщением об итогах работы прошедшего днем ранее заседания совета директоров акционерного общества.



На этом заседании были заслушаны отчеты председателей комитетов совета директоров по реформированию, развитию и бюджету. Утверждены некоторые изменения в составе комитетов, связанные с рядом кадровых перестановок на заводе. Также рассматривались ход обеспечения товарного производства автомобилей "ШЕВРОЛЕ НИВА" и работа с ЗАО "Джи Эм-АВТОВАЗ", подготовки производства "Кали-

ны", реформирования и развития ОАО "АВТОВАЗ". Целый перечень вопросов касался деятельности акционерного общества по привлечению средств — вексельная программа, облигационный заем, иностранное кредитование.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОВАЗа

Сегодня АВТОВАЗ, по словам В.Каданникова, в целом ряде вопросов, конечно, отстает от мирового автомобилестроения, что обусловлено тем, что с первых дней своей работы завод развивался не по требованиям рынка, а в соответствии с действующей тогда в стране плановой экономикой. Если еще на постановку "восьмерки" и "девятки" выделялись государственные средства (собственных у завода в то время не было, так как ими целиком распоряжалось государство), то запуск "десятки" уже полностью лег на плечи самого предприятия. Наступил период перехода к рыночным отношениям. Потому столь затянулись сроки постановки на производство "десятой" модели. В связи с тем, что завод в отличие от иностранных автопроизводящих компаний долгое время работал не в условиях рынка, то накопить необходимые средства на развитие не представлялось возможным. Во всем мире развитие автомобильной промышленности идет только через постановку на производство новых автомобилей, содержащих в себе передовые достижения науки и техники, которые везде развиваются намного быстрее производства. Другого пути развития просто нет. При этом постоянно ужесточаются требова-

ния к безопасности автомобилей, их экологичности. В последнее время добавились и требования к утилизации автомобилей после эксплуатации. Таким образом, весь автомобильный мир развивается в этих двух основных направлениях — новые модели и предъявляемые к ним новые требования (в том числе и покупательские).

Кроме того, не стоит забывать, что мировая автомобильная промышленность существует гораздо более долгий срок, чем в России, и ее центры расположены в странах с более высоким уровнем покупательной способности населения. В результате развитие иностранных автомобилестроительных компаний оплачивается и за счет высоких покупательных способностей, чего в России тоже нет.

Все вышеперечисленные факты объясняют накопленное АВТОВАЗом отставание от зарубежных автопроизводителей. Исходя из этого заводу приходится наверстывать упущенное. Способ только один — надо как можно чаще ставить на производство новые модели автомобилей и снимать старые. Второй момент — желательно появление иностранного инвестора, стратегического партнера, каким может стать автомобильный завод, который даст АВТОВАЗу собственную модель, способную обеспечить базу для развития вокруг нее соответствующей инфраструктуры. Это даст серьезный толчок для быстрее развития Волжского автозавода. В соответствии с этой логикой АВТОВАЗ и строит сегодня свою деятельность.

Продолжение на 2-й стр.

ИТОГИ ВСТРЕЧИ

С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ



Начало на 1-й стр.

ВОЗМОЖНЫЕ СЦЕНАРИИ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ЗАВОДА

Руководством АВТОВАЗа рассматриваются несколько сценариев развития завода. Один из них — развитие модельного ряда и силовых агрегатов без участия стратегического партнера. Второй сценарий — достижение договоренностей со стратегическим партнером. Тогда развитие пойдет по другому пути, уже начиная с "Калины". Переговоры с возможным стратегическим партнером АВТОВАЗа ведутся постоянно. Окончательное решение по выбору варианта развития компании появится не раньше осени нынешнего года. Два этих возможных сценария развития АВТОВАЗа, конечно, содержат в себе массу внутренних вопросов. В первую очередь связанных с реформированием, капитализацией и многим другим.

Что касается развития силовых агрегатов, то и здесь рассматриваются два возможных варианта — приобретение всей конструкции двигателя с технологией (такая возможность есть) или конструкторские и технологические изменения, наработанные вазовскими конструкторами в части глубокой модернизации существующих сегодня двигателей. Затраты на реализацию любого из этих вариантов развития силовых агрегатов примерно одинаковы. А выбор варианта зависит от результатов переговоров с потенциальным стратегическим партнером.

О СУДЬБЕ НОВОЙ "КЛАССИКИ"

Будет ли ставиться на производство новая "классика", полностью зависит от того, как пойдет развитие производства моторов. Если будут найдены способы развития производства переднеприводных моторов, то появится возможность отказаться от заднего привода, и новая "классика" ставиться на конвейер не будет. В противном случае придется развивать еще одну цепочку моторов — заднеприводных. Так что сейчас АВТОВАЗ пока еще не принял окончательного решения о судьбе этого автомобиля. Хотя, по мнению **В. Каданникова**, лучшим вариантом может стать, конечно, развитие переднеприводных моторов (так как это более современный путь), что зависит от возможностей и средств завода.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК

До регистрации ЗАО "Автомобильный индустриальный парк" как юридического лица остается примерно месяц. Сейчас идет работа по оформлению документов на передачу земли как взноса завода в это акционерное общество. Начало строительства намечено на октябрь. Полным ходом идет работа со смежниками. Уже определяются детали "Калины" для локализации их производства в этом ЗАО. Дальнейшее его наполнение опять же будет зависеть от исхода переговоров по силовому агрегату и по модельному ряду.

О ПОСТАВКАХ АВТОВАЗа НА СБОРОЧНЫЕ ЗАВОДЫ

Сегодня запросы на поставку сборочных комплектов для внешней сборки автомобилей превышают производственные возможности АВТОВАЗа. В этом году планируется поставить порядка 230 тысяч автокомплектов в Казахстан, Украину, Уругвай, Египет, Египет, а также Ижевск и Сызрань. Кроме того, в нынешнем году к этому перечню добавляется Запорожский завод, на котором намечено в IV квартале завершить монтаж и наладку своей сварочной линии для "девятки", и согласовано решение о поставке туда 10 тысяч автокомплектов. Хотя Запорожье ставит вопрос о развитии своих мощностей для сборки вазовских автомобилей до 120 тысяч в год, что пока не соответствует производственным возможностям завода. Мощности нашего завода на такое увеличение поставок для внешней сборки не рассчитаны. Такая возможность появится, когда плюсом к существующим мощностям завод запустит в производство "Калину".

ПОКУПАТЕЛЬСКИЙ СПРОС НА "НИВУ" ПРЕВЫШАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ АВТОВАЗа

В суммарном объеме производство "Нивы" и "ШЕВРОЛЕ НИВЫ" сегодня уже превышает расчетные мощности. Потому этот вопрос специально рассматривался советом директоров месяц назад. Если говорить языком цифр, то по этому году план производства "Нивы" составляет 37490 и 36237 — "ШЕВРОЛЕ НИВЫ", плюс к тому 10 тысяч в ОПП и столько же сборочных комплектов. А созданные

по "Ниве" мощности рассчитаны на 75 тысяч автомобилей в год. Сегодняшний увеличенный план выполняется за счет режима работы и других дополнительных мероприятий. Больше завод производить просто не в состоянии. Тем не менее пока не рассматривается возможность прекращения выпуска "Нивы". Тут сказывается очень большой спрос на этот автомобиль. Очередь же на покупку "ШЕВРОЛЕ НИВЫ" расписана вплоть до конца текущего года.

Как известно, по условиям соглашения АВТОВАЗа и "Дженерал Моторс" с выходом на проектную мощность производства "ШЕВРОЛЕ НИВЫ" план сборки автомобилей "Нива" будет сокращаться с тем, чтобы к 2006 году он составлял не более 15 тысяч штук. Это обусловлено производственными мощностями. Так как по "ШЕВРОЛЕ НИВЕ" проект составляет 60 тысяч в год, следовательно, "Нивы" будет выпускаться 15 тысяч.

ПРОГНОЗ КОНСАЛТИНГОВОЙ КОМПАНИИ "АВТОПОЛИС"

По прогнозу британской консалтинговой фирмы, АВТОВАЗ войдет к 2010 году в десятку крупнейших мировых автопроизводителей. Такие выводы основаны, как считает В. Каданников, на состоянии российского рынка. Сегодня он достаточно уникален в плане своих потребностей — спрос превышает предложение. К примеру, в прошлом году в России было продано автомобилей различных производителей на сумму порядка 10 млрд. долларов, в которых доля российских автопроизводителей составила 4 млрд.

В связи с такой емкостью рынка АВТОВАЗ, конечно, будет предпринимать все меры для большего удовлетворения существующего сегодня покупательского спроса. Предпосылки для этого есть, так как подобный спрос привлекает иностранные инвестиции. Уже сейчас, в отличие от пары лет назад, и российские банки способны предоставлять АВТОВАЗу гораздо большие объемы кредитов с меньшей процентной ставкой. Интерес со стороны банков к инвестициям в промышленность возрастает. Именно в ту ее отрасль, где имеется сбыт, а уровень сбыта легковых автомобилей очень высок.

Елена ДЕМИНА
Фото Юрия МИХАЙЛИНА