

АвтоВАЗ пошёл в народ

Производство „шестёрок” переезжает в Сызрань

Предпринимаемые руководством АвтоВАЗа в последние два месяца шаги явно свидетельствуют о переходе автозавода к политике расширения своего влияния через интенсивное разворачивание дочерних производств на базе имеющихся конверсионных предприятий. Укладываясь в концепцию областных властей по созданию на территории губернии „русского Детройта”, развитие автомобилестроения, несомненно, приведет к созданию новых рабочих мест и увеличит доходы территории. Однако ВАЗ ставит перед собой и более масштабные задачи.

ПЛЮС „ВАЗИФИКАЦИЯ” ВСЕЙ СТРАНЫ

Хотелось бы нам того или нет, но Самарская губерния в силу сложившегося экономико-социального уклада обречена идти в своем индустриальном развитии по пути, ведущему к образованию трех мощных промышленных узлов, объединяющих многие промышленные предприятия, находящиеся на ее территории. Нефтехимия, авиационно-космическая отрасль и автомобилестроение исторически столь серьезно представлены здесь своими производствами-гигантами, что постепенное распространение ими своего влияния на другие структуры, особенно попавшие в разряд конверсионных, предопределено.

Но если управление нефтехимии Самары давно уже сосредоточилось в московских офисах преус্থевающих сырьевых холдингов, а ракето- и самолетостроение сегодня лишь начинают свой давно ожидаемый взлёт, то устоявший в штормах реформ АвтоВАЗ реально подключает к своим производственным программам все большее количество новых партнеров.

Передача выпуска части изделий на пристаивающие мощности и создание новых за территорией собственной заводской площадки соответствуют широко принятой во всем мире практике деятельности автостроительных предприятий, избегающих „скучивания” производств комплектующих за одним забором. Однако сам ВАЗ, пожалуй, последним в истории, задумывался именно в роли такого социалистического супермонстра, где все и вся изготавливается „внутри себя”. Таким он и был построен. Столкнувшись с серьезными проблемами, рожденными сверхцентрализацией, автозавод еще в благополучные до-перестроечные времена стал развивать идею расширения кооперационных связей между смежниками. Видимо, на самом деле завод так никогда и не стал вполне социалистическим, поскольку специфика производственной идеологии „Фиата”, даже перенесенной на советскую почву, не могла не повлиять и на общественно-хозяйственную деятельность ВАЗа.

Более 400 предприятий включено в цепочку АО „АВТОВАЗ”, созданную уникальная для России фирменная сеть техобслуживания в стране и за рубежом. Остановить сердце этого организма не поднялась рука даже у самых настойчивых апологетов идеи массовых банкротств, заставивших в последние год-два в правительстве. Ибо этот шаг однозначно предопределил бы окончательный крах национального автомобилестроения как отрасли. С другой стороны, выкарабкиваясь сам, тольяттинский автозавод вытаскивает и своих партнеров.

Сегодня, судя по всему, наступает новый этап „вазификации” промышленных предприятий, силь-

ный толчок которой дало годичной давности тольяттинское совещание губернатора Титова с менеджерами самарских заводов и самого АвтоВАЗа, на котором развитие кооперации с автоконцерном было названо важной частью областной программы индустриального подъема региона.

По времени начинания властей совпали с возникновением собственной заинтересованности автозавода в передаче некоторых производств в руки территориально близких партнеров.

Развитие АвтоВАЗа к этому моменту все больше зависело не только от количества реализуемых автомобилей, но и от постановки на конвейер новых моделей, имеющих шанс на успешное соперничество с появившимися на рынке корейскими „интервентами”. При этом финансовая сложность запуска в серию новых машин усугубляется невозможностью пойти на обычное в этих случаях сокращение производства, так как темп расчетов с казной был предложен спринтерский, несмотря на то, что „дистанция” их явно стайерская. Начался очень

сложный процесс замещения на

движения „ленты”, даже если рабочие возле нее начнут суетиться вдвое быстрее, что само по себе не реально. Не говоря уже о неминуемой потере качества собранных в этой гипотетической ситуации „на скорую руку” автомашин. Кстати, сегодняшняя „десятка” определенно не получила бы „почетный пятиугольник”, что также в большой степени связано со сложностью организации сборки двух совершенно различных моделей на одном потоке.

Создание же на площадке ВАЗа нового производства под устаревшую модель при становящейся все более и более близкой перспективе начала работ по сборке опелевской „Асты” (буквально на этой неделе совет директоров под председательством Владимира Каданникова должен вплотную заняться вопросами урегулирования взаимоотношений с представителями „Опеля”) не имеет смысла. Да и в финансовом отношении это трудно осуществимо. Вопрос — выпускать в год 40 — 50 тысяч адаптированных „Опелей”, которые должны будут собираться после реализации всего лишь первой очереди проекта в Тольятти, или сохранить „шестерку” — риторический. Между прочим, „выборгская” часть плана кооперации с „Опелем” после отказа от участия в нем финской стороны из-за неясности позиции, занятой Виктором Черномырдиным, похоже, меняет „прописку”. Так что скорее всего именно в Самарской области будут осуществлены германо-американские инвестиции в АО.

среднего”. Коих в нашем Отечестве все еще большинство.

Помимо „шестерок”, ВАЗ „отдает” и производство еще нескольких узлов: АО „Сызраньтяжмаш” возьмется за изготовление карданных валов для заднеприводных вазовских автомобилей, а Сердобский (Пензенская область) машиностроительный завод станет делать балку заднего моста к „Жигулям” и некоторые другие детали. На „АвтоВАЗагрегате” в Тольятти совместно с одной из зарубежных фирм примутся за выпуск высококачественных автомобильных сидений. Если вспомнить, что в Самарской губернии и так уже довольно много предприятий, работающих на автомобильную промышленность (читай — ВАЗ), призрак Детройта — столицы Генри Форда — становится все более материальным, обретая плоть над волжскими берегами. К вящему удовольствию граждан и властей губернии, так как сулит первым — работу, вторым — изрядное пополнение казны.

Своебразная „экспансия” АвтоВАЗа при этом оказывает неоценимую помощь и Москве. И не только экономическую, что само по себе немаловажно. В полученном г-ном Каданниковым благодарственном письме Александра Починка, возглавившего недавно Госналогслужбу, говорится об удовлетворении результатами выполнения концерном своих налоговых обязательств. Для этого чувства у г-на Починка есть все основания. Пресс-центр ВАЗ сообщает, что в 1997 году АО уплатило текущие налоги в сумме

изводить „Ниву” уже на стадии переговоров готова включиться и Бразилия. Однако говорят, что шансов у последней меньше, так как аргентинские предложения поддержаны не только более привлекательными финансовыми и экономическими обещаниями, но и любовью президента этого государства к своей родной провинции, а именно там расположены пристаивающие мощности автопроизводств. Более того, аргентинским вариантом начали интересоваться бизнесмены из Швейцарии, а финансовые возможности деловых кругов этой страны очень велики. Таким образом, Россия может весьма достойно проявить себя в реализации международного проекта, имеющего в своей основе продажу технологий, а не газа или нефти. Необходимо учсть, что аргентинское мясо считается лучшим в мире, а предполагаемые партнеры обещают накормить им всю наш бюджетно-секвестированную армию по весьма приемлемым ценам.

Если немного помечтать, то в случае

удачного развития ситуации и тольяттинцы, и самарцы поменяют „ножки Буша” на аргентинскую вырезку.

Обобщая сказанное выше, можно сделать вывод, что экспансия АвтоВАЗа, направленная на расширение сфер своего влияния внутри области, страны и за рубежом, способна серьезно повлиять на благосостояние граждан через создание рабочих мест и увеличение налогооблагаемой базы. Она прекрасно согласуется и с политикой областной администрации, которая поддерживает „агрессивные” устремления ВАЗа, реанимирующие „конверсионно-безнадежные” предприятия губернии. Эта поддержка делает планы по созданию российского автомобилестроительного узла в Тольятти не лишенными основы и перспектив. Однако перед Волжским автозаводом по-прежнему стоят очень серьезные проблемы, от решения которых зависит устойчивость всего здания суперкорпорации и ее планов. Главная из них — преодоление весьма нелегкого финансово-налогового барьера в условиях отсутствия сколько-нибудь значимого общего роста экономики страны. Граждане, считающие каждую копейку, — неважные покупатели автомобилей. Экономическая политика государства, активно экспериментирующего с рублем, далека от идеала. Уже в январе следующие один за другим финансовые стрессы качнули далеко не такую устойчивую, как, может быть, видится из высоких кабинетов, экономику державы, что немедленно сказалось на продажах вазовских автомобилей.

Сегодня главное условие осуществления надежд — необходимое и достаточное — это стабильность как отсутствие резких поворотов в политике и обозначение властями четких экономических ориентиров. Тогда те, кто приспособится и выживет в опасном плавании по волнам рыночной экономики, сделают страну богатой.

Игорь ГРОМОВ.
„Известия”,
№ 3 от 27 января 1998 года.

Таблица 1

Соотношение количества выпущенных в 1997 году автомобилей ВАЗ-2106 и ВАЗ-2110 по месяцам (шт.)											
январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
ВАЗ-2106											
15855	16221	16486	17890	16060	15298	17116	17517	16672	16345	14622	14644

ВАЗ-2110											
январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
560	968	1461	1279	1625	1897	2590	2365	2456	4253	4239	4061

Таблица 2

Объемы продаж автомобилей „ВАЗ” в 1990—1997 годах (шт.)								
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
734619	674884	673821	656403	529403	607091	679570	740526	

конвейере устаревших вазовских моделей „десяткой”. Только „шестерка” собирается на одной из его „ниток” в гордом одиночестве, поэтому именно ВАЗ-2106 и должен был уйти в историю — к немалому сожалению автолюбителей, предпочитающих эту машину другой тольяттинской „классике”. Прекрасно понимая маркетинговые возможности „шестерки”, менеджеры АО не торопились сильно сокращать ее выпуск, что видно из таблицы, иллюстрирующей соотношение количества собранных автомобилей ВАЗ-2106 и ВАЗ-2110 в 1997 году.

ТАБЛИЦА 1

Всего в прошлом году АвтоВАЗ выпустило 194 тысячи 726 штук ВАЗ-2106 и 27 тысяч 754 штуки ВАЗ-2110. Если учесть, что „шестерка”, кроме того, является основной по количеству собранных автомобилей „классической серии” и опережает по этому показателю все передне-приводные, то становится ясно — отказ от ее производства совершенно невыгоден. Но и конвейер не резиновый. Дальнейшее увеличение выпуска „десяток” серьезно ограничивается не только поставкой комплектующих, но и скоростью

8,8 триллиона неденоминированных рублей (\$ 1,4 миллиарда). В 1998 году сумма выплат казне должна увеличиться и достигнуть \$ 1,6 миллиарда. Статистика продаж автомобилей „ВАЗ” подкрепляет эти прогнозы, говоря о том, что после тяжелой ситуации в начале 90-х годов автозавод постепенно возвращается в „форму”.

ТАБЛИЦА 2

Другим аспектом развития кооперационных связей АвтоВАЗа в последнее время становится размещение его производств в странах, в положительной динамике отношений с которыми Россия заинтересована не менее, чем автозавод — в увеличении продаж своих машин. Как уже сообщало „Дело”, очень интересным обещает быть совместный проект, предлагаемый сегодня менеджерам АО правительством Аргентины. Министр внешнеэкономических связей этой страны активно продвигает идею выпуска на свободных площадках аргентинских автомобилестроительных заводов „Нивы”, признанной латиноамериканцами очень подходящей для их климатических и социальных условий. В соревнование за право про-