

ТОЛЬЯТТИ-АВТОВАЗ:

общие цели

НИВА • 25 ЛЕТ
НА ДОРОГАХ МИРА

Спецвыпуск

Последние новости уральского
ПЛОЩАДЬ
СВОБОДЫ

ЧЕТВЕРГ 4 апреля 2002 года

Отдел
отраслевой
литературы



АВТОВАЗ И GM: перспективы сотрудничества

Интервью председателя совета директоров
АО «АВТОВАЗ» Владимира КАДАННИКОВА

В рамках Женевского автосалона председатель совета директоров АО «АВТОВАЗ» Владимир Каданников встретился с президентом корпорации General Motors Ричардом Вагонером. По итогам прошедшей встречи Владимир Васильевич дал интервью российским и зарубежным журналистам.

— Что стало главной темой разговора?

— Такие встречи становятся ежегодными. На прошлом салоне в Женеве АВТОВАЗ и GM официально заявили о том, что будет подписано Генеральное соглашение между корпорацией GM, АВТОВАЗом и ЕБРР о создании совместного предприятия. Это соглашение было подписано в июне прошлого года. Сейчас на совместном предприятии ведется активная работа по подготовке производства. Все идет в соответствии с графиками — 23 сентября планируется начать производство автомобилей «Шевроле-Нива». Мы совместно с генеральным директором СП Джоном Милонасом уже официально пригласили российские власти принять участие в этом событии. Главной темой нашего разговора с господином Вагонером стали перспективы дальнейшего сотрудничества. Это развитие двигателей на АВТОВАЗе, участие GM в капитале АО «АВТОВАЗ», также обсуждалось вступление России во Всемирную Торговую Организацию. Немало внимания в разговоре было уделено реформированию АВТОВАЗа с точки зрения большей открытости, большей корпоративности управления. В этом плане GM нам очень помогает, и мы им очень благодарны. Мы выросли

в вертикально интегрированной системе, и нам важен совет людей, которые долгое время занимались корпоративным управлением. Сейчас идет активный обмен опытом: недавно вазовские специалисты вернулись из Детройта, где встречались с финансистами. Кроме того, Ричард Вагонер сказал, что, возможно, один из молодых вазовских руководителей возглавит завод GM в Бразилии. На СП уже сейчас работает много молодых русских специалистов, и потому они перенесут полученный опыт на АВТОВАЗ, ту культуру и ноу-хау, которые приняты в знаменитых зарубежных автомобильных корпорациях.

— Какой будет следующий шаг в развитии отношений АВТОВАЗа и GM?

— До конца этого года мы должны решить вопрос о следующей модели для производства на СП. Мы убеждены, что сделали правильный выбор, взяв для начала модель российской конструкции, но этого недостаточно. Пришла пора думать о совместной с GM разработке, чтобы доверие покупателя возрастало. Покупатель и сейчас нам доверяет: стоимость акций АО «АВТОВАЗ» растет, капитализация повышается. За 2001 год стоимость наших акций возросла в 12 раз и продолжает расти — сейчас цена одной акции превышает 30 долларов. Конечно, подписание соглашения на это сильно повлияло: тот факт, что GM выбрал в качестве стратегического партнера российского производителя, значит очень много для фондового рынка.

— Годовая программа выпуска «Шевроле-Нивы» будет составлять 75 тысяч автомобилей. Когда российский рынок будет готов к «потреблению» такого количества машин по цене 8 тысяч долларов?

— Сейчас рост ВВП в России составляет 4 процента в год, растет также покупательская способность россиян, если так и будет продолжаться, то «Шевроле-Нива» будет

очень востребована в России в тех объемах выпуска, которые запланированы. Однако на первом этапе выпуск составит пока 15 тысяч автомобилей в год, но объемы будут наращиваться.

— Как продвигается ситуация по подготовке производства автомобилей семейства «Калина»?

— Мы планируем начать производство автомобиля «ВАЗ-1118» в 2004 году. В бюджете АО «АВТОВАЗ» на 2002 год предусмотрено 200 миллионов долларов, чтобы оплатить главные позиции по сварке, по окраске и сборке. С фирмами «Кука» (сварка) и «Айзенманн» (окраска и сборка) уже подписаны контракты: для «Калины» будут и новые сварочные линии, и новое окрасочное оборудование, а также новый сборочный конвейер. В этом году уже нужны чертежи на фундаменты, чтобы строительство корпусов не прекращалось. Автомобили «Калина» (если не весь объем, то хотя бы часть) будут производиться не вместо старых моделей, а сверх существующей заводской программы.

Такое решение принято, поскольку сегодня АВТОВАЗ не удовлетворяет весь спрос на автомобили в России, для этого нужно переходить на модели другого класса. Сегодня наше предложение ограничивается в основном рамками класса С. «Калина» — это переход в класс В. Таким образом, мы планируем достигнуть выпуска примерно 900 тысяч автомобилей в год для начала. По нашим расчетам, спрос на автомобили в России будет расти и дальше.

— Когда «Калина» появится на рынке?

— Если пойдет все так, как мы запланировали, то в конце 2004-го — начале 2005 года.

— А когда можно ожидать обновленной «классики»?

— На техническом совете АВТОВАЗа в январе был утвержден облик этого автомобиля. Надеемся сделать первый образец к Московскому автосалону, показать его публике, понять отношение покупателя.

— Производство начнется через два-три года?

— Да, не раньше, ведь сейчас

основная часть прибыли будет уходить на «Калину», а сразу за «Калиной» нужно разрабатывать новый двигатель.

— Вернемся к совместному предприятию «GM — АВТОВАЗ». Как осуществляется подготовка поставщиков комплектующих для «Шевроле-Нивы»?

— Успеть подготовить заводы-поставщики к производству качественных комплектующих — это сегодня самый острый вопрос. Для «Шевроле-Нивы» будет поставляться примерно 700 позиций. Сегодня около 300 наименований комплектующих прошли испытания с положительным результатом. Образцы этих комплектующих пронумерованы и лежат на складах СП. Контроль, конечно, должен быть очень жесткий. Сегодня и на СП, и на АВТОВАЗе назначен целый ряд специалистов, которые будут следить за качеством поставок. Нам необходимо обеспечить качество автомобиля с самого начала.

Светлана ЛЫСЯКОВА,
пресс-центр АО «АВТОВАЗ»

