

Миссия группы
АВТОВАЗ:
«Упрочить лидирую-
щее положение
группы АВТОВАЗ на
российском автомо-
бильном рынке в
долгосрочной пер-
спективе, предлагая
россиянам качест-
венные автомобили
по доступным це-
нам».



Рассчитыва на собствен силы

Последний год уходяще-
го столетия является
юбилейным
для ВАЗа. Это - год
тридцатилетия со
дня выпуска первого
автомобиля, первого двигателя...
Юбилей - хороший повод для того, что-
бы подвести итоги и оценить перспекти-
вы, поэтому мы задали президенту
АВТОВАЗа Алексею Николаеву всего
три вопроса: о прошлом, настоящем
и будущем...



**1 АВТОВАЗ в этом году отмечает свое тридцатиле-
тие. Что этот возраст для ВАЗа: молодость, зре-
лость или время нового рождения?**

Тридцать лет, если считать в абсолютном времени, промежуток небольшой, но если посмотреть на годы, прошедшие с момента создания завода и выпуска первого автомобиля по сегодняшний день, то все, произошедшее за этот период, стало историей. Не только по времени, но и по значимости. Можно пред-
ставить, насколько огром-
на выполненная работа
строителями и работни-
ками завода, людьми, кото-
рые участвовали в проек-
те, в подготовке и поста-
новке на производство ав-
томобиля. Поэтому период
с момента принятия реше-
ния о строительстве авто-
мобильного завода в 1966 году и выпуска в 1970 перво-
го автомобиля исторически небольшой, но по значимо-
сти не только для автозавода, но для города и страны
его роль трудно переоценить. И не только потому, что
АВТОВАЗ выпускает более 70% легковых автомобилей в
стране, но в большей мере потому, что он стал и про-
должает оставаться катализатором развития многих от-
раслей промышленности, обеспечил и продолжает да-

вать новые рабочие места огромному количеству рос-
сийских граждан.

Так, в настоящее время на основной площадке завода
трудится более 110 тысяч человек, а всего в акционер-
ном обществе около 150 тысяч человек. Кроме того,
«АВТОВАЗ» получает комплектующие от более чем 700
смежных предприятий, для которых этот заказ нередко
является единственным способом их существования.
Так или иначе с продукцией АВТОВАЗа связано 15 млн.

россиян.

Если говорить о том, что
значат прошедшие три де-
сятилетия для людей, ра-
ботающих на заводе, то
для многих из них - это
судьба и большая часть
жизни. Придя на завод
тридцать, двадцать лет на-
зад, они были совсем мо-
лодыми людьми. Прибавь-
те сюда годы, прожитые

вместе с заводом, посмотрите на то, чего они сегодня
достигли и что представлял бы без каждого из них за-
вод, и это станет ответом на ваш вопрос.

При этом годы жизни не поддаются простой арифмети-
ке, и поэтому мы считаем, что наш коллектив - молод.
На завод все эти годы приходят молодые специалисты,
которых мы готовим, начиная со школьной парты и за-
канчивая лучшими университетами страны.

АВТОВАЗ в 1999 году

**В 1999 году на АВТОВАЗе произведено
677687 автомобилей,
что составляет 103,1% от плана
и на 83165 (14%) больше,
чем в 1998 году.**



Финансово-экономический кризис 1997 года существенно повлиял на ценообразование. Если с ноября 1995 года по сентябрь 1998 года фактическое увеличение отпускной цены на автомобили происходило за счет структуры моделей и модификаций, то 1999 год характеризуется ростом цен на автомобили и запчасти к ним.

АВТОВАЗ В 1999 ГОДУ

**Автомобилей семейства 2110
произведено 116876,
темпы роста к 1998 году - 184,4%.**



Несмотря на то, что прием на работу у нас закрыт, постоянно принимаем молодежь после прохождения обучения в колледже. Около полутора тысяч молодых рабочих, техников и инженеров приходят на завод ежегодно. Процесс обновления кадров идет непрерывно. По своим законам течет время для производственного оборудования. Принцип старения его такой же, как и на всех машиностроительных предприятиях. Иногда проходит информация о том, что амортизация оборудования на ВАЗе дошла до критической точки и со дня на день можно ожидать какого-то краха. Это далеко не так. За последние 8-10 лет произошло обновление производства на одну треть. Автомобили, которые мы ставили за все эти годы на конвейер, начиная с семейства «восьмерки» и даже «Оки», сопровождались заменой части технологий. С постановкой каждой последующей модели происходит и плановая замена оборудования. К сожалению, затянулся процесс постановки на конвейер «десятого» семейства, но в следующем году подготовка производства автомобилей полностью завершается. Конечно, хотелось бы проводить такую работу более быстрыми темпами и такие примеры в мировой автопромышленности есть. Но для этого необ-

ходима заинтересованность в этих процессах государства.

Есть у нас и перспективные планы, включающие постановку на конвейер семейства автомобиля 2123. Проект готов в полном объеме, сейчас идет подготовка производства, которая также невозможна без обновления оборудования. Затем идет семейство 1118 и так далее...

Таким образом с тридцатилетним опытом разработки и производства автомобилей за плечами нам удается оставаться молодыми и с оптимизмом смотреть в будущее.

АВТОВАЗ В 1999 ГОДУ

**Среднечасовой темп сборки на главном
конвейере составил в 1999 году 166,35
автомобиля в час при 158,42 автомобиля
в час в 1998 году.**

**Какое место занимает
АВТОВАЗ сегодня на
мировом автомобильном
рынке и как выглядит его
положение на фоне
глобализации мировой ав-**

томобильной промышленности?

2

Действительно, сегодня создаются крупные корпорации межконтинентального характера, в которых объединяются предприятия Америки, Японии, Европы и Азии. Известно также, что мощности и возможности легкового автомобилестроения намного выше, чем востребованность автомобилей в целом. Поэтому, конечно, место



По рейтингу, составленному российским рейтинговым агентством «Эксперт РА», опубликованному в журнале «Эксперт» №36 за 1999 год, АО «АВТОВАЗ» занимает третье место в рейтинге наиболее рентабельных компаний России, седьмое место по объему реализации продукции и второе место в рейтинге наиболее недооцененных инвесторами компаний.

АВТОВАЗ В 1999 ГОДУ

В 1999 году общий объем произведенной продукции в группе АВТОВАЗ составил 63 071 млн. рублей.

При разработке новых моделей основными задачами АО «АВТОВАЗ» являются:

- **ориентация при разработке моделей прежде всего на внутренний рынок;**
- **максимальное освобождение от продукции, производство которой не требует высоких технологий, вынос этих производств на другие предприятия, высвобождение площадей под новые высокотехнологичные производства;**
- **унификация базовых платформ моделей при максимальной возможности вариации комплектаций;**
- **максимально возможное повышение качества выпускаемой продукции.**

АВТОВАЗа и отечественных автомобилей, не давая оценки их качеству, - особое. Мы занимаем сегодня нишу на мировом рынке, отвечающую условиям России. Автомобиля по такой цене, как наш, в мире больше нет. Мы создаем при этом, что наша машина не востребована ни в Соединенных Штатах, ни в Японии. Но есть страны, в том числе и в Европе - Турция, Греция и другие, - те, кто покупает наши автомобили. Потому что они подходят покупателям, имеющим достаток, соответствующий уровню жизни страны, в которой они живут. Автомобиль, который мы производим, можно ведь сделать и дороже: применить более дорогие материалы интерьера, использовать более современную комплектацию. И такие возможности у нас есть. С другой стороны, автомобиль сегодня - необходимое средство передвижения и мы должны его делать доступным как можно более широкому числу граждан, в первую очередь в России. Производимый нами автомобиль соответствует нашей сегодняшней жизни и покупается надолго. А его потенциальный покупатель - человек, который очень серьезно подходит к вопросу, сколько он стоит. С другой стороны, наш автомобиль создается для климатических, дорож-

ных и других специфических условий, присущих именно России. Эти два момента говорят о том, что ниша для нашей продукции существует и будет востребована в ближайшем будущем хотя бы потому, что любой зарубежный автомобиль нашего класса стоит в два раза выше. Поэтому в России и странах, близких по уровню жизни к нашему сегодняшнему, автомобили «ВАЗ» будут пользоваться спросом.

С другой стороны, мы не можем находиться в стороне от процессов, происходящих в мире, и глобализация автопромышленности бесследно для нас не пройдет. В мире найдется немало предприятий, конкурирующих за возможность вхождения на рынок России. На российском рынке есть ниша и для автомобилей иностранных производителей, и они

стремятся сюда попасть. Здесь нужно видеть, что противопоставлять им на рынке. На проектах новых автомобилей мы стремимся использовать более современные двигатели, удовлетворяющие нормам токсичности Евро-2 и Евро-3. Наши автомобили отвечают все повышающимся требованиям по безопасности. Мы стремимся использовать современные технологии и материалы. Нельзя не учитывать требования европейских и миро-

АВТОВАЗ В 1999 ГОДУ

За 1999 год при плановых затратах 79,31 коп. на 1 руб. произведенной продукции фактические затраты составили 78,91 коп. на руб.



В 1999 году утверждена и начала реализовываться политика АВТОВАЗа в области качества, включающая в себя следующие основные моменты:

АВТОВАЗ В 1999 ГОДУ

С августа 1998 года до начала 2000 года автомобили подорожали в среднем 1,63 раза, а цены на комплектующие выросли в 2,34 раза.

- **выпуск качественных автомобилей является главной целью всех работников, средством увеличения количества продаваемых машин;**
- **выпускаемые автомобили должны максимально удовлетворять запросам потребителей;**
- **каждый работник отвечает за качество выполненной им работы, не принимает ни одного решения или действия, которые могли бы привести к нарушению обязательств перед потребителем;**
- **взаимоотношения с заводами-смежниками строятся на основе взаимопонимания и сотрудничества;**
- **АВТОВАЗ оказывает поставщикам всестороннюю помощь в деле постоянного улучшения качества материалов и комплектующих изделий.**

вых рынков, чтобы не отстать и не проиграть в конкурентной борьбе.

Много говорилось и о нашем проекте сотрудничества с «General Motors». Проработка его не остановлена. Сейчас рассматривается вопрос о кредитовании GM Европейским банком реконструкции и развития для продолжения работы по проекту. Конечно, GM приглядывается к тому, что делается в России, но «нет» никто не сказал.

В чем вы видите долгосрочные перспективы развития завода?

3

Перспективы - в улучшении финансового состояния завода при сохранении занятости всего персонала. В решении этого вопроса мы можем рассчитывать только на собственные силы и прежде всего на них.

Если же считать, что у ВАЗа есть какие-то избыточные средства, которые надо выдавливать, это может привести к остановке предприятия, за которой логично следует банкротство и введение внешнего управления. Следует при этом понимать, что в таком случае будут остановлены сегодняшние платежи государству на какой-то период. Что от этого получает государство?

АВТОВАЗ В 1999 ГОДУ

Зарплата без учёта инфляции на 1 руб произведенной продукции снизилась до 8,48 коп. по сравнению с 11,47 коп. в 1998 году.

Сегодня Россия имеет от нас 1% поступлений в бюджет, значительную часть поступлений в бюджет области и около 60% доходной части городского бюджета. Только в 1999 году АО «АВТОВАЗ» выплатил, налогов во все уровни бюджетов и фондов в размере 16,3 млрд. рублей. При этом мы не отказываемся от наших долгов, выплачиваем их и при этом предлагаем перевести их в инвестиционный кредит. Это позволило бы иметь возможность быстрее развиваться производству, а значит,

ускорить процесс возврата долгов и дальнейший рост налогооблагаемой базы. Сейчас же экономическое положение предприятия продолжает оставаться сложным и свободных средств у нас нет. Будет дальше стабильно работать и развиваться АО «АВТОВАЗ», вовлекающее в свою сферу практически

все отрасли промышленности, - в стране будут рабочие места, будут развиваться высокие технологии в области массового производства. Таким видит АВТОВАЗ свой вклад в экономику России. ■

*При подготовке материала использованы данные годового отчета группы АВТОВАЗ