«Дело помощи утопающим —
дело рук самих утопающих».
Из романа «Двенадцать стульев»

В дополнение к материалу *«Виражи российского автопрома»* от 19.11.09 г., размещённом на нашем сайте, приводим статью из еженедельника «*Аргументы недели*» (*от 26.11.09 г., «Последняя соломинка автопрома»*). В ней достаточно ясно изложена ситуация, которая складывается вокруг волжского автогиганта и названы главные причины развала предприятия. А так же показана роль «Запада» в этом процессе.

Текст статьи приводим ниже полностью.

ИАС КПЕ

Последняя соломинка автопрома

В ближайшее время правительство должно принять ключевое решение, которое определит, как сложится судьба российского автопрома и какие машины через несколько лет будут на наших дорогах. **Ставки** очень **высоки**, потому что **страна** как никогда **близка** к тому, **чтобы остаться без** собственных **автомобилей**.

Китайский путь

Ставить крест на нашем автопроме рано, но **цена спасения заоблачная**. Чтобы вытянуть отрасль из ямы, бюджету нужно раскошелиться на...
400-700 млрд.
рублей. Вдобавок правительству придётся
поднять пошлины на импортные автомобили
с
нынешних
30%
до
запредельных
80%
. После этого привозные иномарки станут недоступной роскошью - в среднем их стоимость вырастет наполовину.

Такие рецепты, полностью копирующие путь развития китайского автопрома, прописаны в новой программе спасения АвтоВАЗа. Что интересно, её **подготовили** не представители нашей автомобильной промышленности, а
эксперты международной компании «
Бостон консалтинг»
, работавшие
по заказу Минпрома
. Для промышленного ведомства
этот документ - практическое руководство к действию
. Дело в том, что меры, которые предлагают консультанты, это не «один из», а единственно возможный сценарий, при котором наша страна гарантированно сохранит собственную автомобильную промышленность.

Насколько высока вероятность, что правительство прислушается к этим рекомендациям? Для этого нужно понять, в чем суть проблем АвтоВАЗа, благодаря которым он угодил в глубочайшую яму. Эти проблемы делятся на два вида: те, о которых все думают, будто они и есть истинные, и те, которые являются таковыми на самом деле.

Пойдем по порядку. Основная претензия к работе завода - низкая производительность труда, потому что оборудование ветхое, а штат предприятия раздут до 100 тыс. человек. Но, если разобраться, окажется, что не все так просто.

Производительность труда в американском автопроме - 9,6 автомобиля на одного работника в год, в германском - 8, в японском - 10. Наш выдаёт только 3,6 машины. Вроде бы полный проигрыш. Но, если учесть, что средняя зарплата на АвтоВАЗе - 8 тыс. руб. в месяц, что примерно в 10 раз ниже, чем у американского или германского рабочего, то эффективность российского завода окажется очень высокой. Между прочим, в Китае, где зарплаты на автозаводах сопоставимы с волжскими, производительность труда такая же, как у нас, - 4 машины на человека в сутки.

Другой распространенный упрек - «Лады» устарели. Это так, но по сравнению, скажем, с первой моделью автомобиля «Фольксваген» «Жук» они выглядят шедевром технического совершенства. Между тем «Жук», разработанный ещё в 1944 г., до сих пор производится в странах Латинской Америки, где он безумно популярен. В Мексике, Аргентине и Бразилии эти машины расходятся как горячие пирожки, хотя стоят там примерно столько же, сколько «пятые» «Жигули» в России. Значит, **основная проблема АвтоВАЗа** - это полнейшее **неумение продавать свой товар**. Эксперты отмечают, что т**ехническую отсталость можно и нужно было рекламировать как достоинство**, потому что благодаря этому **машина дёшева в обслуживании**.

Пальцем в небо

Вторая проблема - поразительное умение вазовцев попадать пальцем в небо. Характерный пример: часто говорят, будто завод десятилетиями не модернизировал линии и не обновлял технологии. Это не так. «Ещё два года назад АвтоВАЗ заявил, что увеличит долю импортных комплектующих, сырья и материалов с 24 до 80%. Предприятие закупало детали у компании «Бош», а также открыло СП с производителями рулевых систем «ЗетЭф» и светотехники Магнети Марели», - рассказывают в Центре внедрения новых технологий.

Проблема в том, что это дало отрицательный эффект. Эксперты предупреждали, что такая политика завода в целом не улучшит качество машин, зато приведет к их заметному удорожанию. Так и вышло - в 2008 г. «Лады» превзошли по цене бюджетные иномарки российской сборки.

В общем, просчёт налицо. Однако ошибка с дорогими комплектующими меркнет перед глобальным провалом, который АвтоВАЗ потерпел при попытке модернизировать производство с помощью зарубежных партнеров.

В 2002 г. в Тольятти заработало СП с компанией «Дженерал Моторс», на этом заводе начали выпуск «Шеви-Нивы».

АвтоВАЗ в качестве вклада в уставной капитал внес торговую марку «Нива», документацию на этот автомобиль, а также производственные площади. С помощью этого проекта АвтоВАЗ надеялся поднять качество «Нивы», оснастить её современным двигателем и отправить на экспорт в Западную Европу. Также в планах АвтоВАЗа было и создание другого совместного предприятия «ДжиЭм» по производству двигателей и коробок передач.

Надежды тольяттинцев не оправдались. Их американский партнер заявил, что качество российских комплектующих не позволяет экспортировать новую «Ниву» в Европу. Вдобавок американцы отказались от создания второго СП, и вскоре проект обанкротился. Итог таков: АвтоВАЗ лишился торговой марки «Нива», также рухнули его надежды на современные двигатели и коробки передач для собственных моделей.

Ладалоган

Эта история особенно важна потому, что сейчас волжский завод готовится второй раз... наступить на те же грабли. Судите сами: последняя соломинка, за которую хватается утопающее предприятие, - это надежда переключить производство на выпуск пяти новых моделей на платформе «Рено Логан». Всё бы ничего, если бы не тот факт, что **первый «ладалоган» сойдет с конвейера не раньше 2012 года**.

«Логаны» были разработаны только для того, **чтобы загрузить мощности** купленного французами
румынского автозавода «Дача»
. Их проектировали так, чтобы на производстве не понадобилось менять устаревшие станки.
«Неудивительно, что уже сейчас популярность этого автомобиля в России падает.
В 2012 г. они не будут пользоваться спросом, что делает ставку АвтоВАЗа на выпуск сотен тысяч «Логанов» крайне рискованной»
,
- уверен представитель Минпромторга. Иными словами, единственная идея, которую тольяттинский завод предложил в качестве стратегии своего спасения, уже сейчас **выглядит совершенно провальной**
.

Но это не значит, что на заводе надо ставить крест. Хотя осведомленные источники утверждают, что «в правительстве окончательно устали от проблем АвтоВАЗа и, похоже, махнули на него рукой». Как бы то ни было, по нашим данным, скорее всего, события будут развиваться следующим образом.

Во-первых, вопреки советам американских консультантов государство не станет поднимать пошлины на иномарки, поскольку это чревато социальным взрывом.

Во-вторых, волжскому предприятию выделят помощь. Однако сумма будет ограничена 55 млрд. руб. - этих денег хватит только на частичное погашение долгов. Ни о какой модернизации производства за счет казны речи не идет.

В-третьих, это будет вторая и последняя попытка государства спасти АвтоВАЗ. Если дела на тольяттинском заводе вскоре не наладятся, государство даст отмашку началу массовых увольнений. Затем предоставит карт-бланш группе **«Рено»**, которая **превратит предприятие в сборочное производство**.

Вот только путь развития отверточного производства, который ещё недавно так рьяно пропагандировали чиновники Минпрома и Минэкономразвития, чрезвычайно рискован. **Создав автомобильное СП на АвтоВАЗе, можно** вмиг **остаться вообще без всякого производства**. Похоже, именно **так случится в Чехии и Испании**, концерн «Фольксваген» хочет вывести из этих стран производство «Шкоды» и «Сеата». Мадрид и Прага до сих пор гордились тем, что им «подарили» передовые производственные технологии. А сейчас поняли, что **им досталась** на самом **деле дырка от бублика**.

Дело плохо

□□□□□ **Главная причина**, по которой тольяттинское предприятие оказалось на волоске от гибели, - **очень плохое** финансовое **управление**. Осенью АвтоВАЗ мгновенно спустил выделенные правительством 25 млрд. руб. и немедленно угодил в ещё более глубокую яму. По данным руководства завода, **долг** предприятия **достиг 40 млрд. руб.**, но Минпром называет другую сумму. **В ноябре долги превысили 54 млрд. руб**

.,
к 1 января 2010 г.
они
вырастут до 76,3 млрд. руб.
и это
без учёта 10-миллиардной задолженности
перед поставщиками. Если учесть, что почти все долги краткосрочные, придётся признать, что эта
накопившаяся сумма равнозначна смертному приговору
, потому что она
превышает годовой оборот предприятия
. По данным «
АН
», смежники уже остановили отгрузку комплектующих, поэтому без очередного правительственного вспомогательного транша предприятие встанет в ближайшие недели.

Алексей Павлов
«Аргументы недели»

Что же делать?

О том, что делать и как уберечь от окончательного развала промышленность России, включая и весь её автопром, **смотрите в Программе КПЕ и КОБ**.

ИАС КПЕ