

На вопросы отвечает Председатель Правления ООО «УК «Группа ГАЗ» С.Г. Занозин

- Прогноз по автомобильному рынку на 2009 год неутешителен, и продукцию «Группы ГАЗ» не будут покупать вообще?

- Мы видим три возможных сценария – сокращение емкости рынка на 15-20%, на 30% и самый негативный прогноз – снижение спроса до 50%. Мы готовимся к каждому из этих сценариев, и внедряем сегодня программу гибкого управления производством и сводим до минимума свои затраты. Эти антикризисные меры позволят сохранить бизнес и основное преимущество нашей продукции – конкурентоспособную цену - даже при осуществлении негативного прогноза. У нашей компании сильные позиции во многих сегментах автомобильного рынка, ведь мы производим беспрецедентно широкую гамму машиностроительной техники. Наши клиенты, у которых возникли трудности с получением кредитов, все равно крайне нуждаются в технике производства «Группы ГАЗ» и останутся ее потребителями: это представители малого и среднего бизнеса, военные и силовые ведомства, крупные бюджетные структуры и другие. И если финансовые трудности наших потребителей не разрешатся в ближайшее время, мы перейдем на прямые схемы поставок без финансовых инструментов, как это было до 2004 года. А это значит, что мы должны научиться производить столько продукции, сколько реально может потреблять рынок за живые деньги.

- Правда ли что «Группу ГАЗ» купила «Магна»?

- Нет, это неправда. Возможно, подобные слухи возникли из-за того, что у «Группы ГАЗ» с «Магной» тесные деловые контакты по большому количеству проектов. Группа очень заинтересована в сотрудничестве с этой компанией, и мы продолжаем наше партнерство и после выхода ОАО «Русские машины» из капитала «Магны». Это позволило нам оперативно освоить передовые технологии в области закупок, производства автомобиля «Siber» и автокомпонентов. Мы создали с «Магной» эффективные способы взаимодействия и будем продолжать сотрудничество по ключевым проектам.

- Все инвестиционные проекты «Группы ГАЗ» свернутся в период финансового кризиса?

- С наступлением кризиса мы были вынуждены пересмотреть ряд удачно начатых проектов и оставить из них жизненно необходимые для компании, от которых зависит ее будущее развитие. И все наши усилия будут направлены на финансирование самых приоритетных проектов. Если в период роста рынка мы могли планировать и вкладывать инвестиции во все направления деятельности, то сейчас, в условиях беспрецедентно дорогих кредитных ресурсов, будем искать стратегических партнеров. Самое ключевое направление – создание конкурентоспособной платформы для нашей техники. А для нее необходима полная линейка собственных дизельных двигателей. Поэтому приоритетными проектами остаются - создание легких дизельных двигателей, средних коммерческих двигателей 530-го семейства, совершенствование выпуска тяжелых дизельных двигателей 650-го семейства. За финансирование и реализацию этих проектов мы будем бороться в первую очередь. Это сделает нашу продукцию современной, соответствующей все возрастающим экологическим требованиям, а компании позволит стать конкурентоспособной.

- Будет ли локализация автомобиля «Максус» в России?

- «Максус» очень актуальный для современного рынка продукт, который нужен нам, нужен потребителям. Проект производства автомобиля «Максус» – это важный этап в создании LCV нового поколения, это освоение передовых технологий, приобретение опыта производства современных коммерческих автомобилей. Мы рассматриваем различные варианты и просчитываем все возможности его производства на нижегородской площадке. Группа будет продолжать этот проект при привлечении кредитных ресурсов с адекватной процентной ставкой или в рамках проектного финансирования совместно с партнером.

- Производство «Волги» окончательно прекращается? А спрос на «Волгу» есть...

- Беспрецедентное повышение цен на металл сделало производство «Волги» убыточным проектом. Только из-за скачка цен на металлопродукцию мы были вынуждены поднять цену на «Волгу» на 35 тысяч рублей, и она потеряла рынок. Мы боролись за «Волгу» и вложили в этом году более 250 миллионов рублей в ее продвижение на рынке, но конвейерной сборке автомобиля в данное время нанесен удар со стороны металлургических компаний. У нас останутся компетенции по производству «Волги», мы будем выполнять эксклюзивные заказы по выпуску этого автомобиля, в течение 10 лет продолжится выпуск запчастей.

- Почему принято решение перейти на 3-х дневной график работы? Чем это выгодно? Распространяется ли этот график работы на все предприятия компании?

- Распоряжение о работе в режиме неполной недели касается, в первую очередь, двух площадок «Группы ГАЗ» - нижегородской и ярославской. По остальным предприятиям компании будут приниматься решения в зависимости от конкретной ситуации со сбытом продукции. Если на продукцию есть платежеспособный спрос, если на завод поступают средства от ее реализации, значит, есть и возможность сохранить прежние темпы производства при полноценной рабочей неделе. Принимая решение о переходе на сокращенную рабочую неделю, мы тем самым, гарантируем, что меньше 3-х дней в неделю мы не будем работать. И в этом надо искать не столько экономическую выгоду (что, кстати, наиболее затратно для компании), сколько соблюдение социальной ответственности Группы перед своими работниками, перед членами их семей и перед теми регионами, где находятся наши градообразующие предприятия. Равномерная загрузка и мощностей и персонала лучше, чем рваный график работы. Вопрос стоит так: либо мы, в конце концов, потеряем значительную часть персонала, либо мы сохраним кадровый костяк при сокращенной рабочей неделе, чтобы быть готовыми к повышению спроса на рынке и, в случае улучшения ситуации, в короткий срок перестроиться на увеличение объемов выпуска, на 5-дневную рабочую неделю, на 2-сменный режим работы.

- Сейчас принято решение о сохранении основного костяка трудовых коллективов за счет снижения уровня заработной платы в связи с переходом на трехдневку. Есть ли гарантия того, что в дальнейшем не будет принято решение о массовом сокращении?

- На ближайший период времени мы выбрали максимально мягкий вариант, который позволит сохранить рабочие места. Если события будут развиваться по худшему сценарию, который характеризуется драматичным снижением спроса на продукцию, тогда, к сожалению, без сокращений не обойтись, но мы постараемся, чтобы они были минимальными. Каждый случай будет рассматриваться особо, будут приниматься во внимание все аспекты профессиональной деятельности, социальной защищенности работника. Например, в процессе высвобождения персонала с производства «Волги» мы будем работать с каждым сотрудником индивидуально, никто не останется без должного внимания.

- Какой минимальный уровень заработной платы будет обеспечен?

- В январе 2008 года средняя заработная плата по Группе составляла 13 тысяч рублей. За 9 месяцев она выросла до 18 тысяч. Трехдневный режим работы, этот уровень до 11-12 тысяч в среднем по Группе. То есть по оплате вернемся примерно к показателям начала года. Заработная плата руководителей значительно снижена, мы начали с себя. В дальнейшем, при оптимизации фонда оплаты труда мы будем соблюдать баланс со среднерыночными показателями оплаты труда в отрасли для сохранения в компании высококвалифицированных специалистов, чтобы избежать оттока ценных кадров. Кроме этого, будем продолжать различные программы мотивации персонала.

- Социальные льготы в 2009 году будут ликвидированы?

- Мы постараемся сохранить тот оптимальный пакет социальных льгот, который будет заложен в будущих Колдоговорах. Создана комиссия по рассмотрению унификации форм Коллективных договоров на 2009 год на предприятиях «Группы ГАЗ», чтобы сохранить единые условия реализации социальных программ и равные размеры социальных льгот и гарантий в отношении всех работников компании. Такой опыт уже опробован на предприятиях нижегородской площадки в этом году. В то же время соцпакет будет формироваться на каждом предприятии с учетом местных особенностей и реалий, статьи могут взаимозаменяться в соответствии с их важностью и первостепенностью.

- Обещает ли государство поддержку отечественному автопрому?

- Предложения «Группы ГАЗ» вошли в план действий по оздоровлению реального сектора экономики. Государству предлагалось выделить целевые кредиты, обеспечить предприятия госзаказом, повысить пошлины на импортные автомобили, заморозить тарифы на энергоресурсы, поддержать жизненно важные проекты нашей компании, а также ввести временный запрет на приобретение госорганами иностранной машиностроительной продукции.

В результате Правительством РФ принято решение о повышении в ближайшее время таможенных пошлин на ввозимые импортные автомобили, в основном коммерческих, на 25-30%. В то же время нельзя надеяться только на заградительные пошлины. Потребители ждут от нас не просто дешевой, но и качественной продукции.

- В Ярославле строится новый завод по производству 530-го двигателя. Неужели нельзя было использовать площади и корпуса нашего завода дизельной аппаратуры под строительство нового?

- Что касается строительства нового завода на имеющихся площадях, то мы на стадии разработки проекта рассматривали возможность их использования. Но экспертная комиссия оценила все риски, и обнаружилось, что это небезопасно, а масштабная реконструкция с выполнением всех требований по безопасности обойдется слишком дорого и сделает проект экономически нецелесообразным. Поэтому было принято решение о строительстве завода на новом месте.

- Не закроют ли старейший ярославский завод «Автодизель», а это 14 тысяч работников, когда вступит в строй новый завод по производству 530-го двигателя?

- На новом заводе будет работать всего полторы тысячи человек, которые будут выпускать к 530-му двигателю 10% основных высокотехнологичных компонентов. А большая доля сопутствующих компонентов будет выпускаться на «Автодизеле», завод частично переориентирует производство под потребности 530-го двигателя. Кроме того, нынешняя продукция «Автодизеля» будет востребована еще в течение нескольких лет до введения норм ЕВРО-4, а также определенные виды продукции продолжат работать на ЕВРО-3.

- Ждет ли некоторые предприятия «Группы ГАЗ» процедура банкротства? ЧСДМ, Курганский автобусный, Ковровец?

- Эти слухи возникали периодически с 2000 года, когда на Горьковский автомобильный завод пришел собственник в лице нашего главного акционера. Возникали эти слухи и в последующие годы, когда формировался холдинг «Группы ГАЗ», и в него постепенно входили другие предприятия. Но хоть один актив за это время обанкротился? Нет. Никогда не было такой цели. Нет смысла приобретать предприятия и вкладывать в них инвестиции, если собираешься их закрыть. Но мы обязаны проводить глубокий анализ деятельности заводов, которые работают в минус, прорабатывать различные варианты их выживания и способы спасения от кризиса, который беспощаден к тем, кто к нему не готовился.