

Samara Ring

визитная карточка автомобильного региона



МАЛЕЕВ Вячеслав Михайлович, председатель совета директоров Промышленной группы компаний «АвтоКом», депутат Самарской Губернской Думы, президент РСОО «Автомобильная федерация Самарской области»

Одним из наиболее интересных инвестиционных проектов, реализуемых в Самарской области, является проект многофункционального спортивно-выставочного комплекса «Samara Ring», инициатор которого – Вячеслав Михайлович Малеев – человек, безусловно, уникальный. Председатель совета директоров Промышленной группы компаний «АвтоКом», депутат Самарской Губернской Думы, президент РСОО «Автомобильная федерация Самарской области» и просто успешный автогонщик – в своём видении значения данного проекта для региона он идёт гораздо дальше интересов бизнеса и спорта.

C&I: Вячеслав Михайлович, для деловых кругов Вы прежде всего успешный бизнесмен, глава Промышленной группы компаний. Как развивался «АвтоКом» в последние годы и на каком этапе находится сегодня?

Вячеслав Малеев: Я возглавляю «АвтоКом» с 2000 года, и за этот период нам удалось сделать немало. Целый ряд предприятий, вошедших в это время в группу компаний, находились в тяжёлом финансовом состоянии, но сегодня они выведены из кризиса. Сейчас наши предприятия расположены в Самарской, Калужской, Ивановской, Москов-

ской, Нижегородской и Пензенской областях.

Одно из основных направлений работы, с которого и начинался «АвтоКом», связано с производством автокомпонентов. Автопром очень быстро меняется, постоянно появляются новые материалы и технологии, поэтому, чтобы находиться «на гребне волны», требуются постоянная модернизация, совершенствование, оптимизация. В связи с этим в дивизионе автокомпонентов у нас сегодня происходят большие преобразования. Мы очень много сил и средств тратим на внедрение принципов «бережливого производства», в связи с чем осуществляются технологические и процессные изменения. Например, если раньше литейное производство у нас было на трёх площадках, то сейчас мы его группируем в одном месте. И так по всем процессам – концентрируем их и одновременно усиливаем новым оборудованием.

Мы работаем со всеми сборочными производствами на территории России. Предприятия ГК «АвтоКом» производят более 900 наименований автокомпонентов. В общем объёме наших поставок около 28% приходится на «АвтоВАЗ».

В связи с тем, что ряд площадок осво-



тие нашего строительного направления. Например, сегодня мы участвуем в реализации проекта жилой застройки территории бывшего ипподрома в Самаре, а также застройки в районе Постникова Оврага. Интересные проекты у нас в Калужской области.

C&I: Калужскую область называют в числе регионов с наиболее благоприятным инвестиционным климатом. Чего в этом смысле не хватает Самарской области?

В.М.: Когда мы говорим об инвестиционном климате, о необходимости развития региона, то нужно понимать, что одним из главных источников этого развития являются ныне действующие производства. В нашем регионе по факту сформировано несколько экономических кластеров, которые необходимо поддержать, помочь им закрепиться на достигнутых позициях и двигаться вперёд. У нас очень хорошие нефтяной и нефтехимический, авиационно-космический и автомобильный кластеры. И сегодня важнейшая задача – вывести их на новый уровень.

Я неоднократно поднимал вопрос в нашей Губернской Думе, на всех крупных форумах – сегодня необходимо уделить особое внимание существующим предприятиям Самарской области.

В Калуге формирование новых производств и кластеров сопровождается серьёзной поддержкой существующих предприятий, которым помогают встраиваться в новые производственные цепочки, делают их современными жизнеспособными звеньями формируемых кластеров.

Мы очень надеемся, что новый губерна-

В 2011 году В.М. Малеев создал Благотворительный Фонд для оказания материальной, финансовой, организационной и другой помощи исключительно детям до 16 лет, в том числе детям, оставшимся без попечения родителей. Доходная часть фонда формируется из благотворительных пожертвований работников и юридических лиц ГК «АвтоКом». Ежемесячно на благотворительные цели распределяется свыше 500 тыс. рублей.

тор Самарской области и его команда будут также относиться к действующим производствам. Сегодня несколько странно выглядит инвестиционная политика, когда область с распростёртыми объёмами приглашает к себе сторонних инвесторов, новые компании, обещая любые виды льгот и преференций, и в то же время не делает практически никаких послаблений для компаний, стремящихся модернизировать и развивать уже действующие в регионе предприятия. А ведь именно они формируют налоговую базу, платят налоги на прибыль, на имущество, на землю, содержат рабочие места и несут массу социальной нагрузки. В их числе и предприятия группы компаний «АвтоКом». Фактически область сегодня на наши же деньги создаёт нам конкурентов с совершенно другими, гораздо более выгодными условиями работы.

Поэтому сегодня нам вместе с властью нужно скорректировать вектор инвестиционной политики, направив его в сторону тех, кто реально формирует экономический потенциал региона. В противном случае власти могут стол-

кнуться с закрытием существующих производств или переводом их в другие регионы, что однозначно усилит социальную напряжённость, поставит в трудное положение ещё целый ряд местных предприятий – партнёров и поставщиков. Ведь если речь идёт об автомобильной отрасли, то надо помнить, что сборочный конвейер автопроизводителя – это своеобразный мультипликатор экономического и технологического развития общества, заставляющий развиваться все остальные виды промышленности и создающий рабочие места во многих отраслях.

C&I: Как появился проект «Samara Ring»?

В.М.: Примерно в середине 2000-х годов в России закрылись сразу несколько гоночных автотрасс – в Москве, Санкт-Петербурге, Тольятти и других городах. В связи с этим развитие шоссейно-кольцевых дисциплин в отечественном автоспорте ощутимо замедлилось. Многие спортсмены переквалифицировались и ушли в другие виды. Между тем в Европе, Америке и на Востоке уже давно оценили эффектив-



ность профессионального автоспорта, коммерческую отдачу от проведения чемпионатов, доходы от специализированных трасс с развитой инфраструктурой, влияние автоспорта на социальный уровень и на внимание к продукту автомобильной промышленности. В той же, казалось бы, кризисной Испании трассы строятся одна за другой. Причём строятся в депрессивных регионах, потому что такая трасса со всеми мероприятиями и соревнованиями, которые на ней проводятся, является катализатором экономической и социальной



Слева направо: Сергей РЯБОВ – вице-президент «Автомобильной федерации Самарской области», Кирил ЛАДЫГИН – пилот, обладатель «Хрустальной шины», Вячеслав МАЛЕЕВ.

активности на обширной территории вокруг неё.

После 2007 года в нашей стране началось строительство нескольких новых стационарных трасс, в результате чего появились объекты, соответствующие всем современным международным стандартам. Такова, например, трасса Moscow Raceway в Подмосковье, выполненная по стандартам «Формулы 1». Под «Формулу 1» строится трасса в Сочи. Современные трассы построены также в Нижнем Новгороде, Смоленске, Красноярске, Санкт-Петербурге, Казани, планируются – в Обнинске, Новосибирске, Приморье.

В Самарской области, где находится столица российского автопрома Тольятти, где традиционно развиты автоспорт и мотоспорт, где есть все необходимые экономические, транспортные и человеческие ресурсы, отсутствие современной гоночной трассы выглядит, по меньшей мере, странно.

Идеей нашего проекта является создание многофункционального спортивно-выставочного комплекса «Samara Ring» с целью проведения соревнований по авто- и мотоспорту российского

и международного значения (WTCC, GT series, DTM, Moto GP), а также фестивалей и других мероприятий. Примечательно, что разработкой мастер-плана комплекса занимается немецкий архитектор и автогонщик Герман Тильке, чьи разработки легли в основу большинства существующих спортивных объектов «Формулы 1».

С&Г: Расскажите подробнее о проекте. Что он включает?

В.М.: Комплекс проектируется на площади 150 га, находится в непосредственной близости от трассы М5 и недалеко от международного аэропорта «Курумоч» между городами Самара и Тольятти. Развитая инфраструктура комплекса позволит использовать его круглый год. В радиусе 400 км от места строительства проживает более 12 млн человек, среди которых соревнования по авто- и мотоспорту весьма популярны, что вызвано в том числе близостью Волжского автозавода. К месту соревнований спортсменам и зрителям будет сравнительно несложно добраться любыми видами транспорта: автомобильным, воздушным, железнодорожным, речным.

На территории гоночного комплекса предполагается проводить кольцевые, трековые и кроссовые авто- и мотогонки, соревнования по картингу, дрег-рэйсингу и т.д. Также комплекс будет предоставлять множество услуг, не связанных непосредственно с соревнованиями. Например, проведение тестов и тренировочных сборов российских и зарубежных спортивных команд, проведение испытаний серийных и спортивных автомобилей, проведение занятий подростковыми спортивными секциями, занятий по контраварийной подготовке спецслужб, занятий школы пилотов по разным видам авто- и мотоспорта, а также курсов повышения водительского мастерства. Кроме этого, здесь будет возможно проведение крупных развлекательных мероприятий (концертов, фестивалей, авто-, мото-, авиашоу), организация салонов, ярмарок и выставок разной тематической направленности. И это далеко не полный перечень.

С&Г: Каковы этапы и сроки реализации проекта?

В.М.: Строительство комплекса планируется в несколько этапов. На первом этапе будут созданы ипподромная, ралли-кроссовая и картинговая трассы, пункт управления соревнованиями, боксы, сеть подъездных путей, часть зрительских трибун. На втором этапе – шоссейно-кольцевая трасса протяженностью более 4,5 км, гостиница,

коттеджи, многоцелевой выставочный комплекс, видеотрансляционная станция, вертолётная площадка. И на третьем – строительство выставочного комплекса с конгресс-холлом.

Земля, на которой предусматривается строительство, полностью находится в нашей собственности. Сейчас готовятся технические условия для осуществления первого этапа.

Мы предполагаем реализацию проекта в формате частно-государственного партнёрства. Поэтому сроки строительства будут зависеть не только от активности инвесторов, но и от объёмов участия областного и федерального бюджетов. По предварительным расчётам вся спортивная составляющая проекта без гостиницы и выставочного комплекса может быть готова к 2015 году.

Отдельно будет решаться вопрос с выставочно-конгрессным центром. Я думаю, что такой центр международного уровня должен быть в области один. Сейчас же, в связи с переносом места строительства футбольного стадиона, рассматривается комплексное развитие территории бывшего Радиоцентра. И один из вариантов развития предусматривает размещение там выставочно-конгрессного центра. Поэтому мы должны сейчас окончательно договориться с Правительством Самарской области, с губернатором о месте строительства данного объекта.

С&Г: Что предусматривает частно-государственное партнёрство в реализации проекта?

В.М.: Проект не только экономически эффективный, но и социально значимый с длинным периодом окупаемости, превышающим 10 лет. Поэтому мы рассчитываем, что регион возьмёт на себя часть работ по созданию инженерной инфраструктуры, в частности – возведение дорог общего пользования, подключение к газовым и электросетям, обеспечение системами водоснабжения, канализации, очистки стоков. Область, в принципе, готова рассматривать возможность участия в проекте, и этот вопрос обсуждался на уровне Правительства и вице-губернатора. При этом все мы понимаем, что проект финансово ёмкий, поэтому требует переговоров, тщательных расчётов и оптимизации затрат.

Но затраты в любом случае себя оправдают. Ведь комплекс имеет с точки зрения доходности региона мультипликативный эффект. Каждое из 300 рабочих мест в комплексе обеспечивает как минимум 5 рабочих мест за его пределами. Получат активное развитие производство сувенирной продукции, го-



Победа на этапе кубка Европы в Брно. Вячеслав МАЛЕЕВ и Кирил ЛАДЫГИН

стиничные услуги, ресторанный бизнес, ремонт и сервис автомобилей, туристические услуги и т.д. А это многомиллионные ежегодные налоговые платежи в бюджеты всех уровней от эксплуатации комплекса и от поступлений с предприятий сферы обслуживания, транспорта, торговли.

Мы рассчитываем и на активное включение в проект частных инвесторов. Сегодня, например, рассматривается возможность участия ОАО «АВТОВАЗ» в строительстве закрытого всесезонного картодрома. Несколько других коммерческих структур уже выразили готовность участия в проекте.

С&Г: В чём заключена социальная значимость проекта?

В.М.: Во-первых, как я уже сказал, это создание сотен рабочих мест и активное развитие населённых пунктов вокруг комплекса. Во-вторых, это содействие занятости молодёжи и подростков в сфере авто- и мотоспорта, в результате чего многие из тех, кто сегодня гоняет по городу в ночное время, будут заниматься автоспортом цивилизованно, в нормальных условиях. Отсюда вытекает и третий немаловажный результат – формирование у значительной части молодёжи и автолюбителей профессиональных навыков и умений в управлении транспортом приведёт к снижению аварийности на дорогах общего пользования. Кроме этого, проведение на территории комплекса большого числа массовых культурно-развлекательных мероприятий, таких, например, как фестиваль «Рок над Волгой», должно снизить социальную напряжённость в обществе.

И, наконец, огромное значение комплекс «Samara Ring» будет иметь для повышения имиджа Самарской области в российских и международных спортивных и деловых кругах, инвестиционной привлекательности региона. Таким образом, многофункциональный спортивно-выставочный комплекс «Samara Ring» – это социальный проект, который способствует привлечению инвестиций в экономику Самары и области, развитию туризма, предполагает создание новых рабочих мест и позволит сделать город спортивным и культурным центром Поволжья.

С&Г: Наверное, не было бы этого проекта, если бы Вы сами не были известным автогонщиком, чемпионом России по автоспорту 2011 года, неоднократным победителем международных соревнований? Расскажите о Вашей спортивной жизни.

В.М.: Спорт в моей жизни занимает второе место после бизнеса. И я рад, что он тесно пересекается с бизнесом. Автоспортом я начал заниматься ещё в детстве, в автоклубе. Потом был большой перерыв, а в 40 лет меня пригласили поучаствовать в гонках на выживание. Это увлекло и стало моим возвращением в автоспорт. Сейчас у нас сложилась, я считаю, превосходная гоночная команда «Русские Медведи» («Russian Bears Motorsport»), которую по итогам 2012 года назвали открытием сезона. В этом году мы выиграли несколько международных соревнований. Среди прочих автомобилей мы выступаем и на автомобиле Lada Granta Sport. Нашу команду уже хорошо знают в Европе, приглашают участвовать в разных дис-



Победа «Русских Медведей» в Барселоне

циплинах. Кстати, в этой команде вместе со мной выступает и мой сын Михаил. Кроме нас в команде участвуют мои партнёры Борис Ротенберг и Дмитрий Саморуков, а также Сергей Рябов, Кирил Ладыгин, Владимир Николаев, Дмитрий Бернгардт и два пилота из Испании – Пол Росел и Мигель Торил. Когда в 2009 году я стал президентом Автомобильной федерации Самарской области, я с удивлением узнал, как много у нас в регионе людей занимаются автоспортом, по-настоящему болеют им. У нас проходит масса соревнований в любительских дисциплинах. Люди делают технические чудеса со своими автомобилями, «заражают» своими устремлениями молодёжь. И проект «Samara Ring» – это способ реализовать мечты этих людей, направить их на благо региона и его жителей.

Текст: Алексей СЕРГУШКИН