

(16+) Возвращение чешского Птачека и «Веста» за 2 миллиона

Новостей о Волжском автозаводе за последние дни достаточно много. В основном они касаются очередных простоев из-за нехватки комплектующих и постоянно растущих цен на самые популярные модели: «Весту» и «Гранту». Обо всем этом мы сегодня поговорим, а также обсудим с известным ветераном ВАЗа Юрием Целиковым важное кадровое решение Николая Мора – о возвращении в Тольятти своего давнего знакомого, чеха Яна Птачека.

Пока в далеком Пекине лучшие атлеты мира боролись за олимпийские медали, у нас в Тольятти продолжалось не менее интересное соревнование между вазовскими дилерами, суть которого в том, кто из них продаст самую дорогую серийную машину в истории отечественного автопрома. О том, что в салонах появились вазовские машины за 1,2 миллиона, мы уже писали, однако, как выяснилось, это лишь начало.

На днях в соцсетях выложили фотографию с ценником, сделанную в одном из автосалонов. Там за «Весту» SW Cross в люксовом исполнении (пакет Prestige) просят без малого 2 миллиона рублей, из которых 600 тысяч – это дополнительное оборудование. А вскоре появилась видеозапись из другого автосалона, где «Весту» седан (пакет Winter Enjoy) продают за 2 миллиона 699 тысяч рублей. Если это не шутка одного из продавцов, отпечатавшего ценник на принтере, то можно констатировать: ситуация с ценами окончательно вышла из-под контроля.

– Я квартиру купил дешевле! – написал в комментариях один из тольяттинцев, усомнившийся в том, что кто-то захочет приобрести вазовский автомобиль по такой цене. – Так у нас салоны в выставочные залы превратятся, потому что люди будут заходить, чтобы снять ценники на камеру телефона, а потом посмеяться или загрустить от увиденного...

Вряд ли ситуация изменится до тех пор, пока будет продолжаться кризис с поставками микрочипов, сильно влияющий на выпуск автомобилей. Машин меньше, чем требует рынок, а значит, дилеры пытаются продать их дороже, играя на желании людей купить прямо здесь и сейчас, а не ждать несколько месяцев более дешевой комплектации. Аналитики считают вполне логичным, что проблемы с поставками компонентов вызывают существенный рост цен, и это компенсирует недопоставки для производителя. В такой ситуации издержки можно переложить на потребителя, сосредоточившись на прибыльности бизнеса.

Тем временем, по-прежнему буксует производство наиболее доступной «Гранты», а недавно в интернете появились фотографии, на которых вдоль территории завода (прямо возле забора) стоит огромное количество «Ларгусов», которых не смогли передать в дилерскую сеть из-за некомплектности – у них отсутствовали панели комбинации приборов. Отсюда и дефицит, провоцирующий рост цен, при том что модель эту и без дополнительного оборудования многие считают совсем не дешевой – прайс-лист на нее начинается от 829 тысяч и переваливает за миллион рублей.

Пожалуй, главной новостью последних дней стало грядущее назначение Яна Птачека на пост первого исполнительного вице-президента ВАЗа. К своим обязанностям (к ним относятся связи с государственными органами, качество и удовлетворенность потребителей, информационные системы и технологии) он приступит уже 1 марта, а кроме этого, возглавит комитет по планированию продаж и производства.

Важно отметить, что чешский специалист уже работал на нашем заводе в период с 2016-го по 2019 год в должности исполнительного вице-президента АВТОВАЗа по продажам и маркетингу, а затем пошел на повышение, заняв пост генерального директора ЗАО «Рено Россия», где успешно провел запуски новых моделей, значительно улучшив показатели московского завода.

Получается, что переезд из столицы в Тольятти для Птачека – это понижение? Пожалуй, нет. Во-первых, он продолжит руководить подразделением «Рено Россия», а во-вторых, по слухам, французы вообще думают о закрытии московской сборочной площадки и полного переброса мощностей в Тольятти, где, помимо прочего, есть пустующая площадка бывшего «GM-АВТОВАЗ».

О том, насколько неожиданным стало назначение Яна Птачека и что от него ожидать, мы поговорили на днях с ветераном ВАЗа Юрием Целиковым.

– Удивился ли я? – переспросил Кузьмич. – Нет, конечно. Возвращение этого чешско-франко-румынского специалиста было предсказуемо практически сразу после вторичного прихода на завод Николая Мора, с которым они уже работали вместе в Тольятти, а до этого – в компании «Дачия». Думаю, Ян Птачек мог бы вернуться вслед за своим шефом гораздо раньше (уже летом прошлого года), но что-то его держало некоторое время...

– Какие у вас воспоминания от Птачека за его первый период работы на ВАЗе?

– Хорошие. Он внес большой вклад в сдерживание роста цен на автомобили, часто повторяя, что наша задача – оставаться самым конкурентным брендом на рынке, сохранять это преимущество. Хорошо владеющий русским языком вице-президент был активен в спортивных делах завода, лично принимал участие в рождественских гонках на «Вестах».

Работу Птачека позитивно оценили и дилеры, которые расставались с ним с некоторой грустью. Кроме того, Ян был доступен в общении и с ветеранами ВАЗа. Лично бывал у него на приеме несколько раз. Критиковать его тоже доводилось, особенно из-за того, что он излишне доверял некоторым своим сотрудникам, вешавшим лапшу на уши по поводу борьбы с «серыми» дилерами.

– Какова, на ваш взгляд, цель его второго прихода? В интернете пишут, что, возможно, столичный завод «Рено» будет закрыт, а значит, место лучших специалистов здесь, в Тольятти.

– Мне неизвестно о планах по закрытию сборочной площадки в Москве, так что комментировать эти слухи не буду. Скажу лишь, что возвращение второго (после Николая Мора) «блудного сына» дает надежду на улучшение работы дилерской сети. Кроме того, верю, что Ян Птачек активно подключится к подготовке приближающегося 45-летия с начала производства легендарного автомобиля «Нива».

К легенде российского автопрома Птачек всегда относился с большим уважением. Надеюсь, что он поддержит работу по подготовке к открытию выставочной площадки, расположенной на въезде в Тольятти со стороны Жигулевского моря. Этот зал «Нивы» (фактически филиал музея ВАЗа) имеет готовность 99 процентов и скоро будет открыт.

– Поговаривают, что альтернативным вариантом на должность вице-президента был Александр Бредихин, имеющий большой опыт работы на Волжском автозаводе и возглавлявший в свое время холдинг «Лада-Сервис»...

– Комментировать это просто некорректно. Нынче Бредихина сманил Бу Андерссон на автосборочный завод в Узбекистан. Там наш классный специалист по маркетингу, которого недооценили французы, нашел применение своим знаниям, видимо, весьма удачно. Пожелаю ему успехов в ближнем зарубежье!

– В заключение хочется вместе с вами напомнить читателям, что в следующий четверг (3 марта) будет 107-я годовщина со дня рождения первого президента ВАЗа Виктора Полякова. После векового юбилея этот день памяти отмечают на заводе?

– Как, надеюсь, помнят читатели «Вольного города», мне довелось сильно приложиться к реализации идеи совмещения даты рождения Виктора Николаевича с днем ветерана ВАЗа. Саму идею озвучил впервые на совещании с председателями профсоюзных комитетов заводских подразделений 23 декабря 2004 года. Отказов было множество, в том числе и от некоторых «своих» чиновников, однако нам совместными усилиями (спасибо Александру Зибареву, Леониду Пахуте, Александру Ясинскому) удалось добиться, чтобы Игорь Комаров все-таки решился подписать приказ. Вообще про этот день надо писать отдельную повесть. Может быть, скоро и напишу...

До пандемийных времен день ветерана ВАЗа всегда отмечали торжественно в большом зале ДКИТ, и концерты были, и застолье. Но вот уже почти два года все, кто в категории 65+, находятся на самоизоляции. Теперь отмечаем дистанционно в узком кругу...

Как и раньше, ветераны в этот день возлагают цветы на могиле Полякова и у памятника Виктору Николаевичу возле заводоуправления. У бюста Полякова внутри высотки администрация тоже цветы ставит.

В завершение беседы мы договорились с Кузьмичом подготовить материал к апрельскому 45-летию «Нивы». Если позволит здоровье ветерана, может быть, встретимся с ним в вазовском музее возле одной из четырехколесных виновниц торжества и вспомним, с чего (и с кого) всё начиналось.

Тимур КАЛИНИН

А тем временем

Компания «Рено» обнародовала данные по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО), согласно которым ВАЗ за прошлый год получил чистую прибыль в размере 166 миллионов евро. Выручка предприятия составила 3,1 миллиарда евро (+12%), операционная прибыль выросла за год в 1,8 раза (237 миллионов), прибыль до налогов – в 2,4 раза (186 миллионов), а капитальные затраты – на треть (229 миллионов). Краткосрочные обязательства ВАЗа по итогам прошлого года составили 992 миллиона евро (-2,8%), а долгосрочные – 1,22 миллиарда евро (+8,7%).