

Финансовое состояние АВТОВАЗа достаточно устойчивое, налоги выплачиваются, завтрашний день просматривается



Такой вывод можно сделать после достаточно детального разговора председателя совета директоров АО "АВТОВАЗ" В. В. Каданникова с представителями вазовских СМИ, состоявшегося 16 октября. Пресс-конференция началась с того, что Владимир Васильевич подробно рассказал о прошедшем днем ранее заседании совета директоров акционерного общества.

— Как и на всех последних заседаниях, основной вопрос повестки дня касался хода проводимого сейчас на АВТОВАЗе реформирования производственно-хозяйственной деятельности. На сегодняшний день этот вопрос носит наиболее актуальный характер. Как вы уже знаете, в июле этого года подписан приказ об образовании жестких вертикалей управления, возглавляемых вице-президентами. Новая схема предусматривает, помимо прочего, и управление вице-президентами капиталом дочерних акционерных обществ, который прежде был недостаточно контролируем. Сейчас перед руководством АО "АВТОВАЗ" стоит задача свести интересы каждой вертикали на определенном уровне, чтобы выработать общее правильное стратегическое направление деятельности.

На заседании совета директоров акционерного общества было принято решение о введении должности первого вице-президента по корпоративному управлению, планированию и контролю АО "АВТОВАЗ". На эту должность предложено назначить нынешнего вице-президента АО "АВТОВАЗ" по производству В. А. Вильчика. Соответствующий приказ в ближайшее время будет оформлен. Именно в обязанности первого заместителя президента и войдет решение задачи по сведению интересов всех вертикалей управления и созданию мощного центра бюджетирования, что позволит в дальнейшем на базе этих структурных образований сформировать управляющую компанию реформированного акционерного общества.

Рассматривался на последнем заседании совета директоров вопрос по продаже части нашей собственности, которая не давала необходимой прибыли или была убыточной. Речь идет о 12 предприятиях, в учредительном капитале которых доля АВТОВАЗа составляет от 20 до 40%.

В повестке заседания был и вопрос, касающийся массы нерешенных проблем, связанных с "Валметом". Также шел разговор о сотрудничестве с "Дженерал Моторс". 12 октября состоялось заседание европейского совета директоров Джи Эм, на котором было принято принципиальное решение о создании совместного предприятия в партнерстве с АВТОВАЗом, о начале строительства нового завода. Уже выделены первые 25 млн. долларов инвестиций под строительство, которое намечено на этот год.

— Владимир Васильевич, московское правительство приняло решение о создании складов, на которые должны поступать наши автомобили после уплаты определенных налогов, и лишь тогда машины смогут пойти в продажу. Насколько правомочны такие действия?

— Официальный ответ нами уже дан. Хотя должен сказать, что пока нет уверенности в том, что этот документ действительно подписан московскими губернатором и мэром. Эта бумага носит достаточно сомнительный характер, и пока никаких фактических действий за ней не следует. А вообще вне зависимости от каких-либо решений московского правительства мы планируем несколько изменить свою работу в этом регионе. Сейчас там работает 8 консигнационных складов, мы же считаем, что как структурная единица склад должен быть один. Территориально же для большего удобства он может располагаться в нескольких местах. Надо изменить и систему кредитования дистрибьютеров, которых надо переводить на предоплату в работе с заводом. Для рассмотрения всех этих вопросов проводилось

большое совещание с участием всех московских дистрибьютеров. Надо сказать, что в Московском регионе продажи наших автомобилей очень большие, их уровень иногда достигает 10 тысяч машин в месяц. Этим объясняется то, что мы придаем такое значение усовершенствованию работы в системе продаж по Москве. Но это, повторюсь, никак не связано с теми документами московского правительства, о которых мы говорили выше.

— Есть ли какие-то изменения в сфере экспортных поставок?

— Отвечая на этот вопрос, надо говорить не только о продажах, связанных с экспортом. Некоторая вялость продаж на внутреннем рынке, которая появилась в последнее время, напрямую связана с вопросами экспорта. В начале этого года мы планировали поставить на экспорт 110 тысяч автомобилей. Сегодня же положение дел таково, что в лучшем случае нам удастся до конца года экспортировать порядка 65 тысяч. В результате внутренний рынок оказался перенасыщен, на его долю пришлось больше машин, чем мы планировали, основываясь на маркетинговых исследованиях. Помимо этого, за 9 месяцев завод выпустил сверх плана 22 тысячи автомобилей. Это легло дополнительной нагрузкой на внутренний рынок. Почему возникли проблемы с поставками на экспорт? Дело в том, что в этом году закончилась лицензия Центрального банка, позволяющая АВТОВАЗу возвращать валюту за проданные автомобили не в течение 90 дней, предусмотренных соответствующим законом, а через полтора года. Технология реализации машин на экспорт не позволяет нам вернуть деньги в течение 90 дней. Только дорога, в зависимости от способов поставки, от завода до внешней границы СНГ занимает от 4 до 6 месяцев. Если же отгрузка идет морем, то машины еще стоят в порту, дожидаясь зафрахтованного судна. Когда автомобили поступают от дистрибьютеров к дилерам, то еще требуется время для предпродажной подготовки и, как правило, каких-то тюнинговых работ. И только после этого машины поступают в продажу, а деньги за них приходят на завод. Существовавшая прежде лицензия давала нам возможность, заключая контракты с иностранными дистрибьютерами, оговаривать более длительные, чем 90 дней, сроки возврата средств. По существу, мы их кредитовали. Это общемировая практика. На таких условиях дистрибьютеры могли брать большее количество автомобилей и имели возможность их реализовать. Действительная потребность внешнего рынка в нашей продукции превышает те 65 тысяч автомобилей, о которых я говорил.

(Окончание на 2-й стр.)



Финансовое состояние АВТОВАЗа достаточно устойчивое, налоги выплачиваются, завтрашний день просматривается

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Когда подошел срок окончания действия лицензии, позволяющей нам возвращать средства за более длительный период, чем оговорено законом, мы обратились в правительство, т. к. вопрос перешел в его юрисдикцию от Центробанка. Пока в правительстве рассматривалась возможность продления нашей лицензии, ушло время, и мы вынуждены были ограничивать своих дистрибьютеров 90 днями в части возврата средств. Количество закупок, конечно, снизилось, т. к. дилеры не могли брать на себя такие риски, связанные с продажами. Это привело к тому, что мы не смогли законтрактовать весь объем предназначенных на экспорт машин, и они перегрузили в конечном итоге внутренний рынок.

Неделю назад вопрос с лицензией был практически решен. Видимо, мы получим возможность возвращать средства от реализации автомобилей за рубежом в течение года, считая с момента пересечения ими границы России. Это позволит нам увеличить объем экспортных поставок, но уже со следующего года. Уменьшится и нагрузка на внутренний рынок.

— Владимир Васильевич, охарактеризуйте, пожалуйста, финансовое состояние АВТОВАЗа. Как идет выплата старых долгов и текущих налогов?

— Финансовое состояние у нас достаточно устойчивое. За 9 месяцев этого года мы выплатили порядка 10 млрд. руб. нало-

гов в различные уровни бюджета. Выплаченная сумма составляет почти 30% от объема всех наших продаж (автомобили, запчасти, услуги и т. д.). Единственное, что остается по-прежнему чрезвычайно напряженным, — это взятый нами курс развития за счет собственных средств. Сейчас на подходе новая “Нива” и ВАЗ-1119, которые требуют все больших расходов, а источника для их покрытия пока нет. То есть все текущие налоги и реструктурированные долги выплачиваются, остаются проблемы с финансированием развития. И тут мы рассчитываем на создание совместного с Джи Эм предприятия, о чем я уже говорил, в результате появятся внешние источники нашего развития.

— Последнее время завод лихорадит из-за постоянных сбоев в поставках металла. В чем причина?

— Проблемы эти связаны с тем, что поставщики металла перевели нас на предоплату — этим все и объясняется. Нигде в мире нет подобной практики, но у нас она существует. Мы допустили сбой в предоплате, которые не замедлили сказаться на своевременности поставок. Сейчас положение исправляется. Хочу сказать, что в этом вопросе кроется еще одна проблема. К сожалению, у нас идет большой перерасход металла, и тут надо принимать какие-то меры.

— Как вы оцениваете ход работы по реформированию?

— Есть определенное отставание, о чем мы и говорили на заседании совета директоров АО “АВТОВАЗ”. До конца года планировалось полностью завершить всю теоретическую часть, чтобы к следующему году были отработаны системы управления и бюджетирования. Чтобы уложиться в поставленные сроки, будем форсировать работу в этом направлении.

— Каковы взаимоотношения АВТОВАЗа с правительством?

— Все, что необходимо решать на правительственном уровне, мы решаем, понимание находим. Как я уже говорил, мы смогли найти общий язык, когда продлевали лицензию на продление сроков возврата средств от реализации автомобилей на экспорт. Сейчас в стадии завершения работа, связанная с оформлением ценных бумаг. Если сказать коротко, то с правительством есть взаимопонимание, и наиболее важные вопросы мы решаем. Хотя, конечно, остаются проблемы, которые пока не решены. Большинство из них касаются не только нашего завода. Я говорю о налогах, о ценах на товарно-материальные ценности. Это проблемы общие для всех предприятий, и тут уже речь идет не столько о работе АВТОВАЗа с правительством, сколько в целом об экономике страны. Но вообще, как я уже сказал, взаимопонимание с правительством мы находим.

— Что можно сказать о сотрудничестве АВТОВАЗа с торгово-промышленной палатой Тольятти?

— Мы активно участвуем в ее работе. Если помните, раньше существовал совет директоров предприятий, на котором решались многие вопросы городского уровня. Сегодня его в какой-то степени заменила торгово-промышленная палата. Уходить от проблем города мы не можем, т. к. являемся градообразующим предприятием и наше влияние велико, особенно на Автозаводский район. Мы принимали участие в рассмотрении концепции развития города, в разработке его бюджета и т. д.

— Ваши комментарии по поводу публикации в “Коммерсанте” о том, что в руководстве АО “АВТОВАЗ” намечаются перемены в связи с окончанием срока действия контракта президента-генерального директора акционерного общества А. В. Николаева.

— “Коммерсант” написал, что срок действия контракта А. В. Николаева с советом директоров заканчивается в декабре этого года, что не соответствует истине. Контракт подписывался в ноябре 1996 года на пять лет и соответственно истекает в 2001 году. Никаких оснований для его преждевременного расторжения не было и нет.

— Есть ли у АВТОВАЗа уверенность в завтрашнем дне?

— Да, я скажу, есть. Хотя существуют два очень острых вопроса, на которых можно “сломать” завод, — это выплата долгов и вытекающий отсюда возможный передел собственности. Но, как я уже говорил, все, что касается вопросов долга, мы держим под особым контролем и решаем достаточно активно. В этом году закрыли свою задолженность перед Внешэкономбанком в размере 118 млн. долларов. Что касается просроченных платежей, то вы знаете, что с правительством подписан договор о реструктуризации долга, и мы его условия соблюдаем.

Елена ДЕМИНА.
Фото Юрия МИХАЙЛИНА.