

Алексей НИКОЛАЕВ:

# Я НИКОГДА НИ НА ЧТО НЕ НАДЕЮСЬ

**Встреча первого руководителя автогиганта была призвана удовлетворить любопытство пишущей братии по самым разнообразным вопросам, которых за последние месяцы накопилось предостаточно. В почти двухчасовом диалоге были затронуты практически все аспекты заводской жизни, начиная от будущего совместного предприятия с GM и заканчивая грядущими изменениями в совете директоров.**



## Утечки мозгов не стоит опасаться

— Какие кадры будут наиболее востребованы на новом СП и не переманит ли новое предприятие лучшие мозги?

— Им столько и не нужно, сколько есть на ВАЗе. А вообще СП — это уже предприятие, не имеющее отношения к ВАЗу. Набор кадров, условия работы, зарплата — это уже будем решать не мы. Я не сомневаюсь, что зарплата там будет больше, чем у нас на заводе, и естественно, желающих устроиться будет много, поэтому вероятно конкурсный отбор.

— Смогут ли работать с совместным предприятием отечественные дилеры и поставщики?

— Первоначально GM хотел иметь свою дилерскую сеть. Но мы в договоре отстояли сеть «АВТОВАЗтехобслуживания». Нужно сказать, что в течение трех лет GM дотошно исследовал российские предприятия-поставщики, и многие из них вообще не соответствуют требованиям GM. Но американский партнер открыт для тех поставщиков, которые сумеют обеспечить нужное качество.

— Будет ли расширено сотрудничество с «Дженерал Моторс» в плане модели «Калина»?

— Такой вариант не исключается. Мы разрабатываем модели -1118, -1119 и -1117 — седан, хэтчбек и универсал. Есть еще отдельный проект — минивэн на базе «Калины» — «ВАЗ-1120». На сегодняшний момент по «Калине» разработана практически вся документация, дающая возможность заказывать оборудование, оснащение, вести подготовку производства. Было принято решение, что сборка этого автомобиля будет организована на площади бывшего арматурно-радиа-

торного корпуса. В том числе потребуются 850 миллионов долларов — только за счет деятельности АВТОВАЗа нам эту задачу не решить, потребуются инвестиции извне.

— Вы надеетесь на улучшение имиджа ВАЗа в связи с созданием СП?

— Я никогда ни на что не надеюсь — я уверен, что положение и имидж ВАЗа будут улучшаться и мы станем привлекательными для инвесторов.

## Совет директоров ждут перемены

8 февраля на АВТОВАЗе состоялся совет директоров, и некоторые СМИ уже успели окрестить его «чрезвычайным и внеплановым». Но, по словам Алексея Николаева, ничего чрезвычайного там не было. А тот факт, что это заседание проводилось не в конце месяца, как обычно, имеет вполне резонное объяснение: дело в том, что в мае предстоит проводить собрание акционеров и в течение января принимались предложения акционеров по повестке дня собрания. А по уставу акционерного общества «АВТОВАЗ» после принятия всех предложений совет директоров в течение двух недель обязан был их рассмотреть.

— От акционеров поступили предложения по нескольким направлениям, — рассказывает Алексей Николаев. — На 12 мест в совете директоров претендуют 15 кандидатов. Группа мелких акционеров (три тольяттинские компании, занимающиеся скупкой акций у физических лиц, и три компании, зарегистрированные на Кипре), владеющая двумя процентами акций АО «АВТОВАЗ», выдвинула трех кандидатов в совет директоров ВАЗа — представителей национальной ассоциа-

ции участников фондового рынка. Также были предложены кандидатуры действующего председателя профкома АО «АВТОВАЗ» Николая Карагина и вице-губернатора Самарской области Виктора Казакова. В остальном состав кандидатов не изменен — это действующие члены совета директоров.

От этой же группы акционеров поступило еще два предложения. Первое предложение касается нормы обмена привилегированных акций на обыкновенные, и оно включено в повестку акционерного собрания. Другое предложение гласило, что «акции общества, находящиеся в собственности дочерних или зависимых обществ, не участвуют в голосовании на общих собраниях. Голоса по ним не учитываются при внесении в повестку дня общих собраний акционеров и при выдвижении кандидатур в совет директоров общества. По ним не начисляются дивиденды». Это предложение советом директоров отклонено, потому что не соответствует требованиям закона РФ.

— Какие еще вопросы будут рассматриваться на собрании акционеров?

— Есть обязательные вопросы — это утверждение годового отчета прибыли и убытков, принятие решения о выплате годовых дивидендов по акциям общества на основании рекомендаций совета директоров, избрание членов совета директоров, избрание членов ревизионной комиссии. Также будут рассмотрены предложения от акционеров.

## Негоже металлургам играть в машиностроителей

— Чем вы можете объяснить резкий взлет котировок акций АО «АВТОВАЗ»?

— Это нормальное явление, так и должно было быть. Причины? Это и устойчивая работа завода в прошлом году, и перспективы на этот год, сообщение об ожидании соглашения с GM тоже могло сыграть роль. На 21 февраля цена наших обыкновенных акций составила 4,92 доллара. Если бы различные политико-хозяйственные маневры не мешали предприятию, мы бы давно выплачивали дивиденды по акциям и инвестировали в развитие производства. Если взять пример из-за рубежа, то там с каждого автомобиля свободных средств получается 600-800 долларов. Нам до этого еще далеко. Тем не менее через год-два, думаю, дивиденды начнем выплачивать.

— Алексей Васильевич, как вы относитесь к покупке контрольного пакета акций ГАЗа «Сибирским алюминием» и рассматривает ли ВАЗ компанию «СибАл» в качестве потенциального партнера?

— Мне до сих пор непонятна идеология, которой руководствуются металлурги, играя в машиностроителей. Такого в практике мирового автомобилестроения еще не было. «Сибирский алюминий» в свое время задрал цены на свой металл в 4 раза, продавал металл за рубеж. У них из-за этого рентабельность в 12 раз выше, чем в нашей отрасли. Скопили таким образом капитал и ринулись на ГАЗ. Дай Бог, чтобы все получилось. Мы не ощущаем, скупает ли «СибАл» наши акции или нет. Известные нам владельцы крупных пакетов акции АВТОВАЗа не продают.

## Пересадим китайцев с велосипедов на «Лады»

— Какие рынки сбыта завод намерен завоевывать в будущем?

— ВАЗ очень заинтересован в автомобильном рынке азиатских стран. Но возникают определенные сложности: достаточно крупный и потенциальный для ВАЗа рынок Ирана полностью закрыт, так как там действует запрет на ввоз готовых автомобилей. Но не менее перспективен другой рынок сбыта «Лад» и «Жигулей» — развивающийся Китай. Средний уровень жизни в стране не так высок, и наши недорогие автомобили будут пользоваться спросом.

— Алексей Васильевич, вы буквально на днях вернулись с Камского автомобильного завода, который отметил свое 25-летие. Какие перспективы развития сотрудничества ВАЗа с КАМАЗом?

— Я встречался с президентом Татарстана М. Шаймиевым, который подтвердил свою заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве с ВАЗом по производству «Оки». Сегодня мы планируем воспользоваться свободными мощностями на литейном заводе КАМАЗа для изготовления деталей для ВАЗа. В частности, блока цилиндров для «Оки», «шестерки» и других. Кстати, о «шестерке». Было принято решение, что, несмотря на замену «десятками», сборка «шестерок» будет продолжена на второй нитке конвейера в количестве 40 тысяч в год.