

Пресс-конференция по итогам внеочередного

16 ноября после внеочередного собрания акционеров АО „АВТОВАЗ“ состоялась пресс-конференция для представителей средств массовой информации. Ее открыл и вел начальник информационного центра В. К. Исаков, который сообщил, что более 50 российских изданий представлены своими корреспондентами на этой пресс-конференции. Первое слово было предоставлено председателю совета директоров АО „АВТОВАЗ“ В. В. Каданникову. Сообщив об уже известных решениях, принятых на собрании акционеров, он сказал:

— После собрания акционеров состоялось заседание нового состава совета директоров, на котором было рассмотрено 9 вопросов повестки дня: избрание председателя совета директоров, им стал ваш покорный слуга; назначен президент-генеральный директор АО „АВТОВАЗ“, им стал А. В. Николаев; состоялось назначение комитетов совета директоров; определены изменения структуры управления Обществом, исходящие из последних решений по единоличному и коллективному управлениям, и изменение состава правления.

Сегодня же было проведено собрание акционеров Автомобильной Финансовой Корпорации и ее совета директоров, а также проведен совет директоров Автомобильного Всероссийского Альянса.

Все члены совета директоров, кроме прибывшего Юрия Михайловича Логойдо, перед вами — задавайте вопросы...

— Владимир Васильевич, какими будут ваши первые действия на посту председателя совета директоров АвтоВАЗа?

— Вначале я хотел бы сказать о том, что привело меня на этот пост.

Я пока нахожусь в составе правительства. Указа о моем выходе из правительства нет, я нахожусь в отпуске, сохраняя должность первого вице-премьера. За последнее время у меня был целый ряд предложений о новом месте работы, о которых я и раздумывал. Время для этого было, мне, как я уже сказал, предоставлен отпуск. Где-то полтора месяца назад правление, руководство АвтоВАЗа обратилось ко мне с предложением вернуться на завод. Я согласился с этим предложением и по возвращении в Москву должен буду информировать правительство о решениях собрания акционеров.

Что касается первых шагов в новой должности. В прессе проблемы АвтоВАЗа, с моей точки зрения, освещаются не совсем правильно, не совсем лояльно, неверно с экономической стороны вопроса.

Дело в том, что с такого предприятия, как АвтоВАЗ, налоги можно „тянуть“ бесконечно. Это только означало бы постоянный рост цен на автомобили. Для завода, выпускающего такого рода продукцию, другого выхода нет, как перекладывать налоговое бремя на покупателей. Улучшение его экономики — это увеличение цены и сокращение своих расходов. Другого не дано.

По сокращению расходов на АвтоВАЗе в последнее время проделана большая работа. Те чрезвычайные меры, которые подтверждались сегодня на собрании акционеров, действительно чрезвычайные и долго продолжаться не могут.

Это уменьшение всех затрат, в том числе и на оплату труда работникам завода, на оплату материалов, комплектующих изделий... На это же нацелено и увеличение выпуска автомобилей, снижение объема экспорта продукции... Все они являются чрезвычайными и подрывают технологию завода, который в таком режиме долго работать не может. В лучшем случае можно дотянуть до нового года. Серьезные затруднения уже создались в заготовительном производстве: в металлургическом, прессовом...

На повышение же цены на автомобиль завод пока не пошел. Цены на него не изменятся с августа прошлого года, несмотря на то, что на все составляющие они повышаются. На энергоносители они разном повышены на 27 процентов, что не может не сказаться на ценах материалов и комплектующих изделий. То есть цены на автомобиль с позапрошлого августа „заморожены“, а все другие выросли в 1,2—1,3 раза. Это ненормальное положение.

Если бы я был на месте Алексея Васильевича, то я бы, конечно, цены повысил. И когда говорят, что Волжский автозавод „должен“ вот столько-то каждому жителю России, он „задолжал“ столько-то жителю Самарской области и города Тольятти, то надо помнить, что этого могло бы и не быть. Но только тогда те же самые жители России платили бы сами больше. Бесплатных пирожных не бывает. И тут ни при чем ни ВЧК, ни что-либо иное. Это законы экономики.

Я так полагаю, что мои первые действия, согласованные с советом директоров, с правлением Общества, будут направлены на поиск путей дальнейшего уменьшения затрат. Это и работа внутри завода, и со смежниками. Это и возможное некоторое увеличение цены. Суммарно это должно дать возможность платить все текущие налоги. Но работа должна быть не в сегодняшнем чрезвычайном режиме, а в нормальном режиме и без потери производительности труда.

Что касается накопленного долга. Со всей определенностью можно сказать, что в ближайшее время выплатить его АвтоВАЗ не способен. Некоторые разрешения этой проблемы заключаются в поиске возможного инвестора, в том числе иностранного. В этой связи могу сообщить, что уже запланирована моя поездка в Германию (в первой половине декабря) на встречу с руководителями германских автомобильных концернов, которые делают подвижки навстречу нам. Запланированы переговоры... К тому же на ближайшее время планируется осуществление второй части проекта с фирмой ВАЛМЕТ, которым предусматривается поставка уже оттуда ав-

томобилей иностранного производства со сборкой их здесь.

Все это входит в понятия определенных инвестиций, развития партнерства. Что позволит снизить долги бюджета.

— Как будут распределяться обязанности президента и председателя совета директоров? И вопрос к Ивану Антоновичу Барышникову: как коллектив АвтоВАЗа реагирует на изменения в составе совета директоров?

В. В. Каданников: Поле моей деятельности определено Уставом акционерного общества. Алексей Васильевич — президент-генеральный директор со всеми вытекающими отсюда полномочиями.

Кроме того, совет директоров поручил мне защиту интересов АвтоВАЗа в правительстве России.

И. А. Барышников: Специального опроса в коллективе не проводилось, но поскольку собрание акционеров представляет и весь коллектив Волжского автозавода, то итоги голосования говорят сами за себя: по всем вопросам, в том числе и по включению Владимира Васильевича Каданникова в состав совета директоров, процент проголосовавших „за“ составлял 99,6—99,7. Это отражает, по-моему, мнение коллектива АО „АВТОВАЗ“.

— Владимир Васильевич, кроме поиска потенциального инвестора, какие пути еще есть по погашению задолженности АО „АВТОВАЗ“ перед федеральным бюджетом? И вопрос второй, личный, традиционный от меня, Соларева Аркадия, корреспондента газеты „Сегодня“: сколько сигарет в день вы сейчас выкуриваете?

— Вначале отвечу на второй вопрос. Выкуриваю блок сигарет „Мальборо“ в неделю. Стараюсь не превышать этого объема. Если вы заметили, то я стал курить „Мальборо“ облегченный. Ушел от красных пачек сигарет к желтым. Сделал это по настоянию жены. Но только в тот момент, когда простудился и было тяжело курить „красный“ „Мальборо“ — перешел на облегченный, к которому и привык.

Ответ на первый вопрос. Есть и другие способы: продажа имущества, например... Изменение состава Общества... Освобождение от целого ряда функций... Но когда на совете директоров мы обсуждали возможности по продаже имущества, то заключили, что это, по сути, формальные действия.

Ну что такое для АвтоВАЗа продажа Дворца спорта? Ну кто его купит? Каким образом АвтоВАЗ сможет существовать без Дворца культуры? Или вопрос передачи муниципалитету всей системы детских дошкольных учреждений... Чем это кончится? Тем, что родители запретят своих детей в квартирах? Со всеми отсюда вытекающими последствиями?

Тем более что все это суммы, не сравнимые с необходимыми. Не в этом суть.

Тем не менее чрезвычайные меры содержат и эту составляющую. Пос-

общего собрания акционеров АО „АВТОВАЗ“

ледние два месяца в социальную сферу не оплачено ни одной копейки. Ни одной.

Поэтому главный способ выхода, по сути, один: поиск стратегического инвестора и, безусловно, постанова на производство новых моделей автомобилей.

А сейчас бюджет департамента развития сокращен на 30 процентов и составляет 70 процентов от той цифры, которая и без того была занижена. Это невозможно.

За прошлый год, между прочим, в Россию ввезено около 450000 автомобилей, их число может увеличиваться, по существу, неограниченно. За счет того, что единственный российский (по существу) их производитель — ВАЗ — тоже ущемляется. Судите сами, „Москвич“ проработал в этом году 6 или 7 дней, „ГАЗ“ уменьшил выпуск легковых автомобилей... Если и на ВАЗе прекратить выпуск... А между тем ВАЗ в этом году заплатил налогов на 3,5 триллиона рублей. Я сидел на этом месте совсем недавно и видел, сколько в казну поступает... По существу, ВАЗ — единственное работающее предприятие в России, без сырьевых — нефтяников, газовиков...

— Руководство ВАЗа в последнее время отрицало возможность кадровых перемен в его составе...

А. В. Николаев: Не отрицало, а просто ничего об этом не говорило. Это разные вещи.

В. В. Каданников: Это делалось по моей просьбе. Я просил, чтобы об этом узнала общественность после того, как это произойдет.

А. В. Николаев: Кое-где прошло, что, мол, Николаев против. Этого не было.

— Владимир Васильевич, ваша прошлая работа будет ли помогать вашей нынешней?

— Эти 7 месяцев, проведенные в правительстве, да еще на самой острой точке, добавили опыта. Многое стало яснее. Я думаю, что поможет.

— Каковы перспективы новых моделей ВАЗа? Каково их отношение к уплате налогов?

А. В. Николаев: Мы о них объявляли. ВАЗ-2110 выпускается уже с конвейера. В следующем году будет изготовлено 50000 этих автомобилей взамен 2106. После чего пойдет проект „Самара-2“, затем — 2111, универсал. В следующем году этот автомобиль мы покажем уже на дорогах России.

И, конечно же, мы не оставляем надежду на то, что пойдет за „десятой“ — ВАЗ-1119, это в разработке у конструкторов... Появится, по существу, новая „Нива“ — 2123.

В. В. Каданников: Что касается налогов. Любой новый автомобиль — это меньший расход топлива, более современный дизайн, большая экономичность... То есть он улучшает экономичность Общества в целом. И тем самым облегчает выплату налогов.



— Что планируется по улучшению дилерской сети?

А. В. Николаев: Мы планируем рассредоточение складов автомобилей и тем самым — их сбыта по районам России. На собрании даже внесены изменения в Устав Общества.

В. В. Каданников: Сегодня на собрании Кучай доложил, что сейчас в основном дилерская сеть АвтоВАЗа сформирована. Несмотря на то, что ноябрь совсем не самый „продажный“ месяц в году, портфель заказов через эту сеть обеспечен. Несмотря на то, что покупательский спрос в России продолжает падать.

— Владимир Васильевич, чем вызвано столь недолгое ваше пребывание в правительстве России?

— Чем вызвано? Тем, что меня в это правительство пригласил Борис Николаевич Ельцин. Он предложил войти в него вместо Чубайса.

Все это я понимал совершенно отчетливо. Как и Ельцин, который понимал, что с Чубайсом в правительстве ему на выборы идти не стоит. И я это тоже понимал. Одновременно в правительстве должен был быть человек, не через три месяца начинающий что-либо понимать, а тут же. Я в этом отдавал себе отчет, как и в том, что будет, если выберут не Бориса Николаевича. Это был главный мотив моего прихода в правительство.

А почему недолго задержался? На этот вопрос я ответа не знаю. Могу только сказать, что ни о чем не жалею. И никакой занозы на сердце от моего пребывания в правительстве нет.

— Владимир Васильевич, рассматривается ли вами государство Российское как стратегический инвестор?

— Нет. Я знаю положение дел с бюджетом 97-го года, который сам же и начинал нарабатывать. В бюджете следующего года хоть в село, хоть в промышленность нет ни одной копейки. Даже те проекты, в которых 80 процентов давали коммерческие банки, а 20 процентов — бюджет, но при условии, что эти 20 процентов бу-

дут даны, — даже эти проекты, при окупаемости их в течение 2-х лет... Из этих двух с половиной тысяч проектов было выбрано 600, но и на них не было выделено ни одной копейки. Рассчитывать на внутренние инвестиции, по крайней мере, наивно.

— Вопрос Николаеву. АвтоВАЗ имеет огромное влияние на социальную структуру города. Как его финансовое положение отразится на жизни города?

— Речь в основном ведется о дошкольных учреждениях. Это не ахти какие великие затраты. А по остальным затратам на социальную сферу... Как минимум, вполноту затраты сокращены. Но безоговорочно. Каждый объект рассматривается индивидуально.

— Какова надежда на отмену акцизного налога? На реструктуризацию долга?

В. В. Каданников: Я думаю, что государство может пойти на некоторую реструктуризацию внешнего долга. Нарботки есть, и я в них участвовал. Во всяком случае, в рамках договоренности Парижского и Лондонского клубов. Их условия могут быть перенесены на наш долг Внешэкономбанку. Политически трудно на это надеяться, но надежда есть.

— Вопрос господину Норову: каким образом АвтоВАЗ собирается сотрудничать с такой структурой, как ныне организуемый банкирский дом?

— Могу сказать, что автомобильный банкирский дом — это банк, созданный при участии Росэстбанка, участвует там и Волжский автомобильный завод. Этот банк АвтоВАЗ действует в ядре своих программ. Это не означает, что он будет сотрудничать только с этим банком. Сейчас формируется консорциум банков, которые будут работать с АвтоВАЗом по различным программам.

— Будет ли задействован АвтоВАЗбанк?

— И АвтоВАЗбанк, в частности.

В. ДЯТЧИН.

Фото Ю. Михайлина.