

Юрий Целиков: Цены на ВАЗе продолжают расти, но «Весту» и «Гранту» всё равно будут покупать

**Несмотря на сложности с поставками комплектующих и постоянное повышение цен, Волжский автозавод в прошлом году смог увеличить продажи на два процента (по сравнению с 2020-м), удержав пятую часть российского рынка и серьезно опередив корейских конкурентов. Согласно официальным данным, самой популярной моделью у покупателей стала «Веста» (113 тысяч штук), а вот «Гранта» хоть и заняла второе место, но на 11,6 процента упала по количеству реализованных машин. Эти и другие итоги года, а также ближайшие перспективы ВАЗа мы на днях обсудили с известным ветераном завода Юрием Целиковым.**

### **Азиаты потеряли меньше**

– Начну, пожалуй, с главного итога, – сказал Юрий Кузьмич. – ВАЗ, который всегда был лакмусовой бумажкой в ценообразовании, семь раз поднимал цены, ссылаясь на подорожание комплектующих, металлопроката и других материалов, а также на коронавирусные препятствия, ограничивающие стабильность в рабочих процессах. Да и затраты на соблюдение санитарных требований в конвейерном производстве тоже заметно выросли.

Вот только рост зарплаты у основных рабочих практически остановился, а это вызывает другой рост – скрытого недовольства топ-менеджментом. На заводе пока терпение в среде рабочих и линейного персонала не достигло температуры кипения. Некоторые решения руководства и активная работа профсоюза приводят к определенному ожиданию перемен к лучшему, поэтому и сработал весь завод с маленьким плюсом. Даже, видимо, покажет чуточку прибыли.

**– На протяжении многих лет борьбу за лидерство на российском авторынке ведут всего три бренда: «Лада», «КИА» и «Хендэ». Почему такая низкая конкуренция?**

– У «Рено», «Фольксвагена» и других, бесспорно, есть свои покупатели, но гнаться за лидерами особого смысла нет. В итоге мы видим, что «Лада» осталась первой, а два «корейца» идут следом. При этом ВАЗ потерял в программе года почти 100 тысяч автомобилей, азиаты – гораздо меньше. Кстати, не забывайте про китайских автопроизводителей, которые держатся еще увереннее и тихонько увеличивают свою долю.

**– В прошлом году стали появляться комментарии неких экспертов, где они призывают россиян отказаться на время от покупки новых автомобилей и лучше ухаживать за уже имеющимися. Что думаете по поводу таких призывов?**

– Спрос на машины по-прежнему больше, чем их могут предложить производители. Отсюда и появились публикации с рекомендациями потерпеть с приобретением новых автомобилей. Вот уже несколько лет подряд подержанных машин продается в разы больше, чем новых. Дошло до того, что нынче средняя цена автомобиля с пробегом впервые перешла рубеж в миллион рублей за штуку, а новые авто среднюю цену довели до двух миллионов.

**– Из-за дефицита полупроводников на ВАЗе чаще всего останавливают конвейер, на котором производится «Гранта». Это потому что модель самая дешевая или по другой причине?**

– Конвейер по сборке «Гранты» лихорадит давно. Этот автомобиль – главный конкурент всем «реношным» моделям. Спрос на него весьма велик даже с учетом того, что цену задрали заоблачную. Внутрикorporативный «каннибализм», который исповедуют хозяева завода, практикуется с целью плавного выдавливания наших автомобилей с отечественного рынка для расчистки места под франко-японские.

**– Согласны ли вы с мнением, что дефицит комплектующих во многом искусственный, то есть он кому-то сильно выгоден?**

- Думаю, что проблемы с комплектующими в России больше всего выгодны китайским автопроизводителям, так как поставки компонентов из Поднебесной весьма велики.
- **Говорят, что этот кризис может затянуться на несколько лет. Способен ли он добить российский автопром?**
- Его судьба полностью в руках нашего правительства. Пока прогнозы печально-туманные, так же, как и прогнозы по срокам окончания ковидно-политического периода во всем мире.

### **Иностранцы тоже мучаются**

– **За прошлый год ВАЗ семь раз повышал цены на свою продукцию. На ваш взгляд, это была объективная необходимость, или в условиях мирового кризиса топ-менеджеры действовали по принципу: «В любой сложной и непонятной ситуации повышай цены»? А может быть, эту ситуацию используют, чтобы немного придушить российский автопром, не давая ему нарастить преимущество над иностранными конкурентами?**

– Повышение цен – конечно, вынужденная мера. Дело в том, что руководство завода под давлением профсоюза продолжило важнейший социальный проект, приняв новую программу по улучшению условий труда на 2021-2024 годы. Общий объем финансирования – около 4,7 миллиарда рублей. Кроме того, на соблюдение санитарных норм и правил в борьбе с очагами распространения ковидной заразы завод тратил более двух миллиардов.

*Коронавирусной заразе*

*Места нет на АВТОВАЗе.*

*Президент наш Коля Мор*

*Санитарный ввел забор.*

*И поэтому завод,*

*К удивленью всех, живет!*

Коллектив полностью обеспечен масками, продолжается регулярная дезинфекция и четко обновляется специальная разметка для поддержания безопасной социальной дистанции. Всё это требует дополнительных внеплановых затрат. Поэтому в том, чтобы придушить российский автопром, которого практически нет (есть французский автопром с элементами отечественного), смысла не вижу... Иностранные конкуренты мучаются в России так же, как и все.

– **В итоге за год цены на продукцию ВАЗа в России выросли примерно на 15-20 процентов. Как думаете, в 2022-м тенденция продолжится?**

– Цены в России растут на всё, и тенденция, похоже, долгоиграющая. Вот правительство по указанию президента пытается помочь пенсионерам, плюсуя 8,6% к ежемесячным выплатам и считая, что эта добавка компенсирует инфляцию... Но реальная инфляция в стране превышает 20% – это видно и в автопроме тоже. Так что готовиться надо к плавному росту цен уже скоро.

– **Многие заводчане недовольны, что зарплата у них растет гораздо медленнее, чем повышаются цены на автомобили «Лада». На ваш взгляд, куда деваются эти 15-20 процентов, на которые растет цена машин?**

– Недовольство заводчан по отставанию зарплаты от скорости бегущих цен на автомобили имеет корни в политике руководства страны. Хорошо, что в борьбе с пандемией у завода пока есть деньги. По достоверной информации, на ВАЗе вакцинировались более 80% персонала. А это тоже затраты, ведь каждый сотрудник получает 1500 рублей за вакцину от коронавируса.

– **Есть ли предел покупательской способности россиян? Будут ли брать «Гранту» за миллион или «Весту» за полтора?**

– Предела покупательской способности в стране, похоже, нет. Триллионы рублей в год,

потраченные на покупку новых и подержанных автомобилей, а также на затраты по GSM, ремонты и страховки, говорят о том, что люди пока не дозрели до стрессовой ситуации. Думаю, что «Гранту» и «Весту» будут покупать до тех пор, пока ВАЗ сможет их производить.

### **Про дилеров говорить опасно**

– **Недавно в интернете прозвучало предложение возродить «Оку». Мол, если эта машина будет стоить менее 400 тысяч рублей, то вполне сможет конкурировать с «Грантой» за лидерство на авторынке.**

– На существующих мощностях ВАЗа это пока нереально. Возможно, на дочерних предприятиях и мелкосерийно, но ОПП НТЦ сегодня тоже почти задушено. Не вижу пока, кто бы мог организовать даже опытное производство, хотя идея здравая и перспективная. Важнее бы реанимировать идею электромобилей размерностью «Оки»...

– **Многие покупатели недовольны тем, что дилеры очень весомо (иногда в два раза) накручивают цены на машины за счет дополнительного оборудования. Получается: либо жди несколько месяцев машину по заказу, либо бери в салоне с допами, но гораздо дороже. На ваш взгляд, это правильная стратегия? И если нет, то почему ВАЗ никак не реагирует, не пытается ставить дилерам условия в плане ограничения цен, чтобы они не так сильно отличались от рекомендуемых?**

– Взаимоотношения завода с дилерами требуют отдельного разговора. Тут много завязано на внутрикорпоративных неформальных правилах, которые имеют коррупционный запах. Выносить эту информацию на страницы газеты опасно.

– **А с самими дилерами вы общались? Хотелось бы знать их позицию.**

– С дилерами общаюсь еженедельно. Они озабочены и тревожатся всё сильнее, когда им навязывают зарубежные подходы к методике продаж автомобилей. На этот вопрос отвечать нет смысла, чтобы не навредить дилерам.

– **ВАЗ с нового года перешел в российскую юрисдикцию. С чем это, на ваш взгляд, связано и какие могут быть последствия?**

– Вопрос перевода в российскую юрисдикцию появился после того, как некоторых членов совета директоров «затормозили» санкциями и запретили посещать Европу. Приходилось руководству собираться иногда в Москве и дистанционно общаться с Парижем и Брюсселем. Кроме того, финансовые проблемы требовалось решать в России, а вся документация оформлялась за рубежом. Теперь у «Ростехнологий» всё под рукой!

– **Можно ли сейчас рассчитывать на повышенный интерес со стороны первых лиц нашего государства?**

– Я вам так отвечу. Пока Эдуард Вайно (отец Антона Вайно, возглавляющего администрацию президента, – прим. авт.) состоит в совете директоров ВАЗа, повышенный интерес к заводским проблемам будет сохраняться со стороны первых лиц нашего государства. Сама фамилия Вайно много значит. Карл Вайно (отец Эдуарда Карловича и дед Антона Эдуардовича, – прим. авт.), если не ошибаюсь, с 1978-го по 1988 годы был первым секретарем ЦК КПСС в Эстонии. Кстати, он еще жив и в мае отметит 99-летие. Дай Бог ему здоровья!

– **Два года прошло с того момента, как Карлос Гон бежал из Японии в футляре для контрабаса. Вспоминают ли на ВАЗе этого деятеля?**

– Карлоса Гона стали забывать почти сразу после ареста в Японии 19 ноября 2018 года, правда, потом внимательно следили за его путешествием по миру в ящике из-под музыкального инструмента. Этот выдающийся менеджер, прославившийся выводом из кризиса японской фирмы «Ниссан» (ему ведь даже прозвище дали – убийца расходов), теперь безвыездно живет в Ливане, пишет книгу, готовится выпустить кинофильм и скромно учит студентов премудростям автобизнеса.

## **Ренц повязан дисциплиной**

**– Как чувствует себя при французах совет ветеранов ВАЗа? Имеет ли эта организация право голоса хотя бы по вопросам, касающимся истории завода, или про нее вспоминают только по большим праздникам?**

– Совет ветеранов инициировал усилить внимание к грядущему знаковому событию. 5 апреля будет 45 лет с начала производства легендарного и всемирно известного автомобиля «ВАЗ-2121». Ждем от руководства завода организующего приказа по этой юбилейной дате. Готовим список еще живущих участников создания «Нивы», инвентаризируем ветеранский список тех, кто строил 62 корпус, в котором почти 40 лет собирался этот автомобиль (теперь его делают на главном конвейере, – прим. авт.). В 80-е годы около половины выпускавшихся машин отправляли на экспорт. Да и нынче «Нива» пользуется самым большим спросом из экспортных автомобилей ВАЗа. Новый вице-президент и директор по дизайну Жан-Филипп Салар надеется сохранить бренд и внести элементы модернизации в этот неубиваемый внедорожник. Думаю, что позже мы вместе с «Вольным городом» эту тему разовьем полнее.

**– Не могу не спросить у вас про городскую жизнь. Как оцениваете Николая Ренца на посту мэра? Рейтинг среди тольяттинцев у этого чиновника не очень высокий (зачастую посмеиваются над ним), но чувствуется, что за город человек сильно переживает.**

– В России любой начальник после развала Союза будет иметь множество ненавистников, так как продолжается сильнейшее расслоение по уровню жизни. Примирение в ближайшие годы маловероятно. Вот если бы депутаты, мэры и губернаторы продемонстрировали способность проживания своих семей на прожиточный минимум хотя бы в течение месяца, а лучше года, тогда бы миллионы жителей России начали восстанавливать свое доверие властям.

Пороховая бочка пока немного подмокла и взрыв маловероятен, но недовольство крепнет. Наш город «левет» заметно, вот только нынешние коммунисты тоже оторвались на большое расстояние от нужд людей, живущих за чертой бедности, и это тревожно. Николай Ренц всё видит и знает, но он повязан дисциплиной в той партии, членом которой является. Все мэры до него и, думаю, которые будут после ничего сделать в такой ситуации не смогут. Недовольство будет расти всё равно.

**– Когда Ренц 16 января взял в руки лопату и отправился разгрести снег возле жилых домов, горожане стали упрекать его в том, что он занимается не своим делом. Вспомните, а приходилось ли вазовцам заниматься не своими делами, беря в руки лопаты или другие инструменты, чтобы помочь городу?**

– В советское время все жители Тольятти (и вазовцы тоже) всегда выходили добровольно на расчистку города от снега после метелей и буранов. Также помню, что, когда автобусы не могли доехать до завода, люди шли пешком. Было несколько таких случаев в семидесятые и последующие годы.

**– Напоследок позволю себе поинтересоваться вашим здоровьем, Юрий Кузьмич. Удалось ли восстановить силы после болезни? Слышал, что принимаете периодически участие в литературных вечерах в библиотеке Автограда.**

– Здоровье медленно восстанавливается. 30 января надеюсь посетить президентские автогонки в Сосновке, тем более что являюсь одним из основателей этого полигона. Приглашение от организаторов я получил.

А 3 февраля литературная гостиная библиотеки Автограда проводит презентацию книги про пятого гендиректора ВАЗа Алексея Николаева, который 20 лет назад покинул свой пост, а скончался в 2017-м. Тоже приглашен, постараюсь быть.

**С Кузьмичом переписывался Андрей ЛИПОВ**