

Чем грозят ВАЗу американские санкции? Это повод просить господдержку

В этом году День машиностроителя на Волжском автозаводе, скорее всего, будут отмечать с небольшой тревогой. Незадолго до праздника стало известно, что США ввели санкции против нашего предприятия, причем в заявлении американского Минфина прямо указана цель – препятствовать производству автомобилей в России. Конечно, можно к этому отнестись иронично и патриотично (плюнуть на противных янки), однако нужно быть готовыми к осложнению отношений с партнерами, в том числе азиатскими.

Не вышла бы боком дружба с Китаем

Не секрет, что ВАЗ сильно сдружился с китайцами, о чем свидетельствует новая модель «Лада Икс Кросс 5», да и комплектующие из этой страны поставляются в немалых объемах. В свою очередь представители Поднебесной хоть и стараются продемонстрировать свою экономическую независимость (а порой и превосходство), но всё-таки сильно зависят от американского рынка.

Известно, что несмотря на обострение отношений между США и Китаем, объем торговли между этими странами в прошлом году достиг рекордной отметки в 690,6 миллиарда долларов. В связи с этим возникает вопрос: как поведут себя азиаты, если американцы настоятельно попросят их отказаться от поставок комплектующих для российского автопрома и реализации совместных проектов?

Понятно, что напрямую действовать не будут, поскольку Китай пока не вводил санкций в отношении России и не является членом «Большой семерки», так что заявление о необходимости борьбы с российской промышленностью он тоже не подписывал.

В то же время мы привыкли, что китайцы, как и турки, на первый план ставят экономическую выгоду, а значит, неприятные сюрпризы не исключены. Кроме того, где гарантия, что американцы не начнут грозить санкциями компаниям (в первую очередь тем, которые связаны с США определенными обязательствами), в случае если продолжат работу с Россией?

Некоторые эксперты считают, что, осознав увеличение рисков, китайские компании, планирующие увеличить уровень локализаций своих предприятий в России, могут переключиться на европейский рынок.

В общем, немного тревожно. Напомним, что ВАЗ уже пережил самый сложный период разрыва с западными поставщиками компонентов и потратил много времени для поиска альтернативных вариантов. Если опять произойдет что-то подобное, то даже думать не хочется о возможных последствиях.

На Волжском автозаводе ситуацию пока не комментируют, хотя наверняка там еще в прошлом году просчитали подобное развитие событий. Возможно, для минимизации рисков потребуется корректировка логистических цепочек поставок, а также финансовых схем для их оплаты.

Среди других новостей, касающихся нашего автогиганта, отметим недавнее сообщение агентства трудовой миграции Узбекистана об отправке на ВАЗ 500 рабочих из этой страны. Отмечается, что все они успешно прошли конкурсный отбор и готовы приступить к сборке автомобилей.

В вазовских паблицах даже пишут, что первая группа уже начала работать на металлургическом производстве, а еще 20 человек находятся в учебном центре. Якобы живут в одном из хостелов, на завод ездят за свой счет.

Судя по комментариям в соцсетях, горожан эта новость не слишком порадовала. Пишут, что сначала разогнали солидную часть многотысячного коллектива с большим стажем, а теперь гастарбайтеров нанимают, чтобы дыры латать. Чисто капиталистический подход, привыкать к которому мы будем еще долго.

А в соседней с нами Ульяновской области эту новость восприняли даже как некое предательство. Мол, в регионе сильная безработица, расстояние до Тольятти всего 200 километров. А нанимают тех, кто живет за 2,5 тысячи километров... Справедливости ради скажем, что у нас нет данных по поводу контактов вазовских кадровиков со службами занятости Ульяновской области.

Последние вазовские новости в преддверии Дня машиностроителя мы по традиции запланировали обсудить с известным ветераном завода Юрием Целиковым. Кузьмич попросил прислать ему по электронной почте вопросы (от личных встреч он стал отказываться после начала пандемии и до сих пор дистанцируется), однако затем позвонил и признался, что заболел.

Несмотря на это, на одни вопросы он ответил развернуто, на другие – кратко, а некоторые вообще проигнорировал...

Служебные машины чиновникам не нужны

– С каким настроением встречаете День машиностроителя, Юрий Кузьмич? Лет десять назад, отвечая на этот вопрос, вы говорили: «ВАЗ в реанимации», или «ВАЗ переведен из реанимации в обычную палату». А сейчас где он? В государственном санатории?

– Намекаете на то, что слишком хорошо живется заводу при господдержке? Пожалуй, не соглашусь. Вообще, настроение предпраздничное отсутствует практически полностью и не только из-за того, что я приболел. Нынче завод с трудом восстанавливает свою дееспособность и надеется на здравомыслие властей, которые обещают помощь отечественному машиностроению.

– А какую еще помощь от властей вы ждете?

– Да, жду, причем уже давно. Самая главная помощь должна быть в щадящей процентной ставке по кредитам. Сейчас вновь поднимают проценты, а ведь это очередная удавка для всего автопрома.

В 2008 году глава правительства Владимир Путин на совещании в Елабуге, отметив бурное развитие авторынка, заявил о необходимости производить на территории страны 80 процентов всех продаваемых в России автомобилей. Восемьдесят! И кто об этом сейчас помнит?

Кстати, примерно в то же время тогдашний президент Дмитрий Медведев говорил, что у нас есть ресурс для создания современного функционального автомобиля потребительского класса, который можно производить в Тольятти. И эти желания остались на бумаге.

Можно вспомнить и пожелания Михаила Горбачева о том, чтобы ВАЗ стал законодателем мод в мировом автопроме. Вот только французы, бывшие хозяева завода, уничтожили наше опытно-промышленное производство в НТЦ, которое могло бы выполнить желания руководства страны. Увы и ах...

– Как часто удается обсуждать заводские новости в кругу друзей-ветеранов? Была ли возможность встретиться с президентом завода Максимом Соколовым и обсудить то, что беспокоит?

– Да, он собирал нас пару месяцев назад, много теплых слов сказал в адрес ветеранов. А вообще, ряды друзей минувших лет редуют с большой скоростью. Ряды ветеранов пополняют относительно молодые, но сам я инициативу по новому кругу общения не проявляю. Вспоминаю четверостишие Игоря Губермана:

Нет вовсе смысла втихомолку

Грустить, что с возрастом потух,

Но, несомненно, меньше толку

На это жаловаться вслух.

– Что думаете по поводу растущей дружбы с китайским автопромом? Машин из этой страны ввозится всё больше, причем, не все они хорошего качества. При этом альтернативы у россиян, не желающих пересаживаться на «Лады», почти не осталось.

– Осторожность в этой дружбе заметна с двух сторон, но жизнь заставляет дружить всё крепче. Локализация на заводах в нашей стране по производству комплектующих для сборки автомобилей всё ещё низкая, за годы дружбы с французами и японцами ВАЗ потерял ориентиры, и спохватились только два года тому назад по известным всем причинам.

Китайские автомобили по качеству сегодня не отличаются практически от европейских. По количеству на отечественном авторынке китайцы уже уверенно заняли второе место, вслед за ВАЗом, доля которого тоже выросла до 40 процентов.

– Не навредит ли такое количество китайских машин ВАЗу?

– В конкурентной борьбе о вредительстве говорить не принято.

– Еще со времен Бориса Ельцина предпринимаются попытки пересадить чиновников на отечественные автомобили. Сейчас период подходящий, да и президент лично высказался на этот счет. Как думаете, получится, и если да, то все ли чиновники (в том числе областные и городские) пересядут на отечественные машины? Или это будет показуха на уровне отдельно взятых губернаторов и министров?

– Пересадка чиновников на отечественные машины обсуждается периодически, но с мизерным результатом. Чаще всего это вызывает саркастические улыбки. Кстати, в свое время я вообще предлагал перенять иностранный опыт по использованию служебных автомобилей и ликвидировать само понятие «служебный».

Считаю, что любой чиновник со своими огромными доходами должен пользоваться только автомобилем, купленным для своих нужд. В рабочее время по служебной надобности надо иметь парк отечественных автомобилей или такси любых марок.

- Недавно было озвучено, что средняя стоимость нового автомобиля в России приблизилась к 4 миллионам рублей? Не кажется ли вам, что цены достигли потолка и уже начинают его пробивать? Вы бы купили себе машину за такие деньги?
- Цены на автомобили живут своей жизнью, будут расти всегда, пока есть потребность в транспортных средствах для людей. Что касается второй части вашего вопроса... Таких денег не имею и пустыми мечтами не увлекался.
- Пожалуй, главная новость за последние дни – внесение ВАЗа в санкционный список США. Много говорят по этому поводу. Не отразится ли такое решение на перспективах завода? Не уйдут ли все иностранные поставщики, в том числе из Китая и тех стран, которые мы сейчас называем дружественными? Ведь страх перед американскими санкциями в мире велик...
- Внесение ВАЗа в санкционные списки – дополнительный повод для обращения в правительство за господдержкой. Для всех поставщиков комплектующих это тоже головная боль.
- Один мой знакомый, много лет работающий на АВТОВАЗе, жалуется, что в результате начавшейся еще при Бу Андерссоне оптимизации начальство совсем потеряло голову. До сих пор ходят и ищут, какую бы еще должностную клетку отменить, повесив на рабочих дополнительную нагрузку. Говорят, что есть бригады, где раньше было 30 человек, а осталось всего 10-15. Насколько правильный в этом плане путь выбрали на ВАЗе? Ведь именно нагрузка, растущая несоизмеримо с зарплатой, становится одним из ключевых факторов, почему местные жители не хотят идти на завод.
- Не спорю, что бездумная оптимизация численности приводит к дефициту рабочих кадров и инженерно-технических сотрудников. Не знаю причин этой активной деятельности и комментировать не могу.
- На днях появилось информация, что около 500 граждан Узбекистана приедут на предприятие. Как вы относитесь к такому «импорту»? Не испортит ли это атмосферу внутри коллектива и не отразится ли на качестве?
- Поиски рабочих из стран бывшего СССР – это повторение прошлого опыта ВАЗа, когда приглашали рабочих из Вьетнама. Надеюсь, в редакции газеты помнят многочисленные публикации о том периоде, когда сильно ощущался дефицит рабочих кадров на заводе.
- Недавно стало известно о дефиците автобусов, перевозящих дилерам товарные машины. Мол, одни транспортные фирмы разорились во время пандемии, другие перебросили все силы на Дальний Восток, перевозя машины из Китая, Японии и Южной Кореи. Приходилось ли ранее сталкиваться с такой проблемой? И если да, то как ее удавалось решать?
- Тему про нехватку автобусов не изучал. Скорее всего, китайцы как-то повлияли на эту проблему.
- Состоялись выборы в городскую думу. За кого голосовали, если не секрет? И как вам вообще итоги выборов? Удивлены таким преимуществом «Единой России»?
- Голосовал за тех, кого знаю лично. А вообще, мощное финансирование выборного процесса со стороны «Единой России» закономерно привело к таким предсказуемым результатам.
- Кстати, вам самому в разные годы приходилось участвовать в предвыборных кампаниях? Если да, то вспомните какие-нибудь интересные эпизоды.

– Помню, в 1989 году Александр Зибарев пригласил принять участие в выборах директора восточного региона системы «АВТОВАЗтехобслуживания». К моему удивлению, меня избрали, и после работы в опытно-промышленном производстве НТЦ я уже полностью погрузился в дилерскую сеть.

Там с начала девяностых годов участвовал в выборах председателей советов директоров в автоцентрах от Вятки до Камчатки. Сложный был период, о котором можно книги писать, особенно про Тюмень, Хабаровск, Магадан...

Борьба с криминальными структурами была в Татарии и Башкирии, но это отдельная песня. А еще очень интересно было 20 декабря 1988 года, когда выбирали генерального директора ВАЗа. В первом туре в списке было четыре человека: Каданников, Николаев, Ляченков и инженер НТЦ Петров. Подробно об этой эпопее написано в книге Николая Ляченкова «На гребне перемен». Рекомендую к прочтению в «Библиотеке Автограда».

– С праздником заводчан поздравите?

– Конечно. Терпения всем в эти непростые времена.

С Кузьмичом переписывался Андрей ЛИПОВ

Когда верстался номер, пришло электронное письмо от Светланы – дочери Юрия Целикова. Она сообщила, что отец попал в больницу – сначала жаловался на простуду, а потом прихватило сердце. Желаем Кузьмичу скорейшего выздоровления и очень ценим, что он всё-таки нашел силы ответить на вопросы «Вольного города».