

## Начинается утилизация российского автопрома. Кто следующий?

«АвтоВАЗ» не исключает возможности банкротства в случае неудачи с реструктуризацией долга, заявил исполнительный вице-президент автоконцерна Олег Лобанов на прошедшей 19 октября 2009 года пресс-конференции в Тольятти.

«Ведомости» («На распутье») пишут, что на 1 октября 2009 года долг «АвтоВАЗа» составлял 62,1 миллиардов рублей, включая 25 миллиардов рублей долга перед «Ростехнологиями». Основные кредиторы — Сбербанк, ВТБ и «Глобэкс» (им владеет ВЭБ) — деньги давали под высокие проценты: от 17,5 процентов до 18 процентов годовых, отметил Лобанов. Только на выплату процентов в октябре завод должен направить 770 миллионов рублей. Для автоконцерна это непосильная ноша, заметил он. Ведь кроме долга банкам и акционерам у «АвтоВАЗа» 9 миллиардов рублей задолженности перед поставщиками и подрядчиками. Из них 2,6 миллиардов рублей — просроченного долга. Но это не все проблемы: к концу года долг может увеличиться до 75,2 миллиардов рублей при чистом убытке за год в 30,7 миллиардов рублей.

«Коммерсантъ» («АвтоВАЗ» просигналил о банкротстве») цитирует Олега Лобанова: «Обслуживать такой долг невозможно, потому что при нынешних объемах продаж (269,5 тысяч машин за январь-сентябрь) производство на «АвтоВАЗе» убыточно (убыток на конец года — не менее 30 миллиардов рублей. Выходит, что «защита от кредиторов», то есть банкротство завода, — это «самый простой вариант».

«Время новостей» («Банкротство как вариант») пишет, что вице-президент по стратегии компании Григорий Хворостянов вчера отметил, что «АвтоВАЗ» все-таки знает формулу безубыточной работы и намерен ее применить. «Наша задача — это сокращение платформ, концентрация на одной или двух собственных платформах, восприятие технологий от Renault, содействие в создании своей компонентной базы, приведение структуры российского автопрома к тем стандартам, которые сложились во всем мире. Все это позволит достичь безубыточной работы», — сказал г-н Хворостянов. По его словам, среди слабых сторон «АвтоВАЗа» — «технологическое отставание, низкое качество продукции». «Сбыт также плохо ориентирован по укомплектации моделей, неэффективная корпоративная структура, критическое финансовое состояние. Сильные стороны «АвтоВАЗа» — персонал, масштаб производственной и сбытовой инфраструктуры, партнерство с Renault, которое позволит воспринимать нам технологии и известность торговой марки», — подчеркнул вице-президент. Он отметил, что если «АвтоВАЗ» выведет на рынок качественные автомобили, они будут востребованы потребителями.

«Коммерсантъ» («АвтоВАЗ» просигналил о банкротстве») сообщает, что в 2010 году «АвтоВАЗ» объединит производство семейств «классика» и Samara как наиболее старых, а на высвобождающихся мощностях намерен постепенно начинать сборку Renault, а также Priora и Kalina. Точкой безубыточности в 2010 году назван порог производства в 446 тысяч машин. К декабрю численность персонала сократится с нынешних 100 тысяч человек до 90 тысяч, но без увольнений (за счет самостоятельной убыли пенсионеров). В целом целевая численность — это 74,4 тысяч человек, сказал вчера президент «АвтоВАЗа» Игорь Комаров, то есть 21,8 тысяч человек — это, по его выражению, «временно избыточный персонал». Он должен быть сокращен, но будет нанят обратно в 2012 году, когда на конвейер «АвтоВАЗа» встанут новые модели Renault. Таким образом, на заводе признали необходимость сокращения более 20 тысяч человек, хотя ранее под давлением Минздравсоцразвития и комиссии господина Шувалова отрицали эти планы.

Заметим, что схожие проблемы имеются во всех так называемых знаковых российских секторах промышленности, имеющих прямое отношение к безопасности и суверенности государства. Это морские и речные перевозки, производство лекарств и медицинской техники, авиапром и многие другие. Банкротство одного из некогда самых современных российских автопредприятий в том виде, который предлагается нынешними его руководителями, означает в случае согласия правительства, что утилизация производящей сферы российской экономики станет основным содержанием экономической политики.

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krsyar.babr@gmail.com](mailto:krsyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)