



По уверениям заводчан, качество «Шанса» еще выше, чем у «Ланоса»

# «Запорожец» возвращается

### На примере ЗАЗа видно, что экономическим связям России и Украины обострение политической обстановки не мешает

ФОТО ИТАР-ТАСС



Во многих странах Европы есть фан-клубы «горбатов». Их собирают и сейчас – вручную, пару машин в год, в качестве подарков почетным гостям

Владимир Новиков  
editorial@nv.net.ru  
Запорожье – Петербург

Сотни тысяч россиян ездят на «Запорожцах», даже не подозревая об этом. У нас эти машины до недавних пор шли под маркой «Шевроле-ланос». Покупатели знали, что собирают их на Украине, но и что с того – сама-то модель джиземовская, то есть корпорации «Дженерал Мотор». На самом деле – ничего подобного. Нынешний «Шевроле-ланос» – на 70 процентов «Запорожец». В доказательство чему он меняет марку – с этого года бывшие «ланосы» получают новое имя – «Шанс» (Chance) и новую эмблему, в которой при большой фантазии можно даже угадать букву Z. Чтобы увидеть чудо превращения дженералмоторовской модели в «Запорожец», корреспондент «НВ», воспользовавшись приглашением руководства завода и российского дистрибьютора «Квингрупп», побывал на месте события.

Пока мы ехали на завод, городские пейзажи Запорожья навевали ностальгию по застою. Не видно было не только элитных домов с башенками, супермаркетов на полквартала и прочих примет капитализма, как в Петербурге, – даже обычных новостроек ни одной не встретилось. Зато завод... В Запорожье все наоборот: у нас все забито новыми домами и магазинами, тогда как на предприятиях – прошлый век: старые цеха, старые станки, старые рабочие. В Запорожье – старые дома, советские магазины, зато завод – как будто вчера на его открытии ленточку перерезали.

Заместитель председателя правления по производству Василий Кривонос, чтобы доказать, что «ланос» (ныне – «шанс») действительно «Запорожец», провел нас по всей цепочке – от раскроя металла до испытательного трека. Не знаю, как там на самом «Дженерал Мотор», но с российскими заводами это точно не сравнить. Прессы AIDA, роботы Hitachi и почти полное отсутствие ручного труда. 70 процентов деталей машины изготавливается здесь, на заводе, импорт – только 30 процентов. Да и эта доля уменьшается: двигатели для «ланосов», которые раньше покупали в Корею, сейчас делают и на дочернем заводе в Мелитополе. Под гул спрашиваю Кривоноса:

— Сколько на заводе людей?  
— Семь тысяч.  
— А машин сколько делаете?  
— В прошлом году было 300 тысяч.  
АвтоВАЗ, конечно, делал до кризиса по больше – 600, а то и 700 тысяч в год. Зато и работают на нем аж 110 тысяч человек. Как говорится, почувствуйте разницу. Но надо же поддержать честь родного автопрома, поэтому дальше спрашиваю, кивая на дорожное импортное оборудование:

— Наверное, сейчас в долгах как в шелках перед банками?  
— Да кто бы нам деньги в долг давал! Мы же не в России... – удивляется Кривонос. – Свои вкладывали, из заработанного – миллионы по 50–60 долларов в год. Нет, конечно, мы бы не против, чтобы и нам помогали, как российский автопрому, но Киеву не до нас.

На мой взгляд – человека постороннего – может, и к лучшему, что никто ЗАЗу не помогал. Крутились сами, как могли, зарабатывали на сборке всех ходовых моделей – от «Шевроле-каптивы» до «мерседесов».

А потом Украина вступила в ВТО, ввозные пошлины на иномарки упали с 25 до 10 процентов, и собирать чужие машины вручную стало невыгодно. Тогда и занялись настоящим своим «ланосом», переделывая его в «Запорожец-шанс». Дело не в амбициях, а в экономике. Основной сбыт этих машин – в России, с которой у Украины беспощадная торговля. Но ввозной пошлины нет только на то, что сделано в самой Украине, за импортные комплектую-

щие нужно платить по полной ставке. Поэтому и появился стимул делать почти все у себя, на своем заводе.

— Был на многих заводах – у нас все как в Европе, – подводит итог экскурсии Кривонос.

— Но зарплата, наверное, не как в Европе?  
— Да, зарплата... – вздыхает главный производственный. – В прошлом году задрали ее аж до 4 тысяч гривен (около 20 тысяч рублей. – Прим. ред.). Больше таких ошибок, наверное, делать не будем.

А председатель правления ЗАЗа Николай Евдокимов говорил в основном о роли «Квингрупп». Как и все простые люди, я недолюбливаю дистрибуторов, дилеров, брокеров и прочих посредников. Купить дешево – продать дорого, на этом стоит рынок, но симпатии эти нужные фирмы как-то не вызывают. А «Квингрупп» – звала. Она ведь не посредник, а стратегический партнер завода. В июле подписала с ЗАЗом соглашение о гарантированной закупке 60 тысяч машин с возможностью увеличения поставок до 120 и даже до 200 тысяч. Кто связан с производством, поймет, что это такое, – под такое соглашение завод может инвестпрограмму на год вперед верстать. Может заключать долгосрочные договоры с поставщиками, вкладываться в разработку новых моделей, а еще – набирать людей с гарантией, что завтра не придется их сокращать.

Глава «Квингрупп» Ленур Исламов, кстаи узбек по национальности, выходец из системы узбекского автопрома – завода «ДЭУ», на матерого бизнесмена совсем не похож, выглядит как спортсмен-экстремал – худощавый, непоседливый и просто излучающий оптимизм. Позднее на испытательном треке, когда все желание аккуратно проехали на новых «шансах» по одному кругу, он удивился:

— А почему никто не прохрюкал в заносе с ручным тормозом не прохрюкал? Почему нельзя? Конечно можно!

И, сев за руль, с увлечением погнав машину сам.

Так же мастерски он разгуливал и острые вопросы.

— Не повредит ли поставка «шансов» в Россию интересам АвтоВАЗа?  
— Нисколько, ведь авторыннок у России и Украины общий. ВАЗ продает на Украине своих машин больше, чем ЗАЗ «ланосов» в России, пусть люди выбирают, кому что нравится. Вообще мы хотим сделать «шанс» народным автомобилем – качественным, но с ценой ниже 10 тысяч долларов. Поэтому и прибыль пока себе в план не закладываем, цена должна быть привлекательной.

А что касается политической напряженности между Украиной и Россией, то от этого вопроса Исламов вообще легкомысленно отмахнулся:

— Ну, ругаются (политики). – Прим. авт. – на то мы и семья, как же без этого...

## В пути У этого топлива важное преимущество – оно бесплатно

Отправился в деловую поездку на Кубань. На поезде. И вот за окном побегали километры необъятных наших просторов. Нашу страну (из окна любого средства передвижения) ни с какой не спутаешь – из-за количества мусора. Конечно, где-то больше, где-то меньше, где-то чуть ли не Европа, где-то почти свалка, но мою минимальную оценку ни один читатель не опровергнет: пара условных единиц мусора на 1 квадратный метр придорожной площади. После Москвы становится все чище и чище, но на трассе между Петербургом и столицей эти расчеты просто железны. Пара этих самых «единиц» – это 0,1 килограмма. Умножаем на зону ответственности РЖД (50 метров) и умножаем на 700 километров между Московским и Ленинградским вокзалами. Итого 3,5 тысячи тонн по каждую сторону железнодорожного полотна. В сумме – 7 тысяч тонн. Много это или мало? Ответу как энергетик.

Этот мусор можно закинуть в специальную печку – газогенератор, в котором (при высокой температуре и особой продувке) наш хлам превратится в неплохое топливо – так называемый синтез-газ, на котором может работать любой генератор электроэнергии: дизель, газовая или паровая турбина. При самом плохом качестве твердого мусора и большой влажности для получения 1 кВт/часа электроэнергии его хватит в пределах 1,5 килограмма.

Я оказываюсь единственным человеком, который поинтересовался у проводницы Валентины – впервые за 15 лет ее работы – мощностью везущего нас электровоза: 3 тысячи «лошадей». Или 2100 кВт. Получается, что для часовой езды состава хватило бы 3,5 тонны придорожного мусора. А вылетает его, напомним, 7 тысяч тонн. Стало быть, это порядка 2 тысяч часов бесплатной езды среднестатистического поезда. 2 тысячи поездов-часов делим на 8 часов между столицами и получаем 250 поездок Питер – Москва. При этом, надеюсь, читатель не будет сомневаться в неисчерпаемости данного «топлива».

Предвижу обвинения в маниловщине: мол, кто ж потащит с собой еще один вагон (на 1 поездку нужно, как мы вычислили, 28 тонн) спресованного мусора?! Ответу: примерно так и ездили тепловозы... при товарище Сталине. Не то чтобы товарищ Сталин был большим поборником экологии.

Дело в другом: электрификация железнодорожных путей почти отсутствовала, мазут был дорог, а уголь – это топливо неэффективных паровозов (их коэффициент полезного действия – 16–18 процентов, тепловозов 30–40 процентов). В Ленинграде работал, представьте, всесоюзный институт, разработавший весь комплекс газификации твердого топлива и собравший многочисленные и заслуженные награды партии и правительства. Благодаря этому ездили не только поезда, но и легендарные полуторки в войну (две железные банки за кабиной водителя, питавшиеся дровами), получал электричество и газ блокадники и послевоенный Ленинград (вплоть до прокладки современных газопроводов для природного газа город получал тот самый синтез-газ от переработки горючих сланцев).

Но сейчас, разумеется, не надо таскать с собой спресованный мусор и переносить тепловозный парк. Достаточно поставить у дороги паротурбинную электростанцию и давать энергию прямо в существующую сеть (благо со времен товарища Сталина в этом направлении кое-что сделано). Но в электроэнергию перейдет лишь около трети тепла, выделяемого от переработки мусора, остальное превратится в горячую воду. Средняя энергия, закладываемая на теплоснабжение жилых зданий в нашем регионе, – порядка 100 Вт на 1 квадратный метр. Получаем: 46,6 тысячи метров. При средней площади одной квартиры в 30 метров это более полтора тысяч квартир, полностью отопляемых с каждой стороны железной дороги. Вот вам и теплоснабжение, например, города Болгое. А если «охватить» еще и лесополосу метров в сто? Там органика (листья, валежник и так далее) легко составит 2–3 килограмма с квадратного метра. А это уже как минимум Тверь.

В конце концов, мусор этот можно перерабатывать в газ на специальных заводах с получением того же электричества и тепла. Этим тотально занимается Европа, и первый такой завод запущен в Москве. К чему я веду? К тому, что надо экономить. Особенно ресурсы. Так, может, свяжем обе наши беды: не будем дураками и перейдем на «подножный корм»? А из нефти будем лучше получать пластик и строить из него, например, жилые.

Сергей Назаров,  
гендиректор ООО «АЯ технологии»

**НЕВСКОЕ ВРЕМЯ**  
**Продолжается досрочная подписка на I полугодие 2010 г.**

Оформление подписки в редакции «НВ» с 10.00 до 18.00 (Большая Морская ул., 47. Тел.: 314-18-37, 334-35-57)	Оформление подписки в почтовых отделениях города и области
Доставка почтой до адресата .....1200 руб. 00 коп.	Доставка почтой до адресата .....1314 руб. 27 коп.
Почтой «до востребования» .....1110 руб. 00 коп.	Почтой «до востребования» ...1238 руб. 36 коп.
Получение газеты в редакции ..... 495 руб. 00 коп.	Подписной индекс – 55006
Подписной индекс – 55006	цены действительны с 1 июля по 31 августа 2009 г.

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «БАЛТИЙСКИЙ ЭМИССИОННЫЙ СОЮЗ»**  
Местонахождение: 196066, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 212, офис 4034.

**Сообщение**  
**О проведении годового общего собрания акционеров ОАО «Балтийский эмиссионный союз»**

Советом директоров общества ОАО «БЭС» в соответствии со ст. 65 Федерального закона «Об акционерных обществах» принято решение о созыве годового общего собрания акционеров ОАО «БЭС» (далее – Собрание).

**Повестка дня собрания:**

1. Утверждение годового отчета Общества, годовой бухгалтерской отчетности, в том числе отчета о прибылях и убытках (счета прибылей и убытков) Общества за 2008 год.
2. Утверждение распределения прибыли, в том числе выплата (объявление) дивидендов и убытков по результатам 2008 года.
3. Избрание Совета директоров Общества.
4. Избрание Ревизора Общества.
5. Утверждение аудитора Общества.

Форма проведения годового общего собрания акционеров ОАО «БЭС» – собрание (совместное присутствие акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование).

Дата проведения годового общего собрания – **7 сентября 2009 года**.

Место проведения собрания – **Санкт-Петербург, Московский пр., 212**.

Время проведения собрания – **12.00**.

Время начала регистрации лиц, участвующих в собрании, – **11.00**.

Дата составления списка лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, – **18 августа 2009 года**.

Для регистрации в качестве участника собрания акционером Общества необходимо иметь при себе паспорт, а для представителей акционеров – также доверенность на передачу им права на участие в собрании, оформленную в соответствии с требованиями пункта 1 статьи 57 ФЗ «Об акционерных обществах», пунктами 4 и 5 статьи 185 Гражданского кодекса РФ.

С информацией (материалами), подлежащими предоставлению лицам, имеющим право на участие в общем собрании акционеров, можно ознакомиться по следующему адресу: Санкт-Петербург, Московский пр., 212, Петербургский филиал ЗАО «Регистроникс», по рабочим дням в период с **18 августа по 7 сентября 2009 года с 10.00 до 14.00**.

По всем вопросам, связанным с проведением собрания, можно обращаться по телефону (812) 740-62-01.

Совет директоров ОАО «БЭС»

**Информационное сообщение**

Администрация Петродворцового района Санкт-Петербурга информирует граждан и общественные организации о разработке проекта планировки и проекта межевания территории, **ограниченной Нижней дорогой, границей дворово-паркового ансамбля «Знаменская дача» (Знаменка), Санкт-Петербургским шоссе, ул. Чайковского, Петродворец.**

**Заказчик:** ООО «УК «Гарос», 198216, Санкт-Петербург, Ленинский пр., 139, лит. А.  
**Разработчик:** ООО «Институт Территориального Развития», 197342, Санкт-Петербург, ул. Белоостровская, 22, офис 508.

Градостроительная экспозиция размещена с **01.09.2009 по 21.09.2009 года** по адресу: г. Петродворец, Калининская ул., 7 (холл 3-го этажа).

Публичные слушания состоятся **21.09.2009 в 16.00** по адресу: г. Петродворец, Калининская ул., 7 (каб. 317, актовый зал).

С предложениями и замечаниями обращаться по телефонам: 320-01-71 (ООО «УК «Гарос»), 499-44-00 (ООО «ИТР»), 450-76-30, 450-68-82 (Отдел строительства и инвестиций администрации Петродворцового района).

## между тем...

### Кого обожает пресс-секретарь ЗАЗа – «горбатого» или Путина?

Как известно, славу запорожскому заводу принес «горбатовый» «Запорожец» – герой полновы всех автомобильных анекдотов. Не забывая упомянуть, что и у Владимира Путина первой машиной был «Запорожец», пресс-секретарь ЗАЗа Елена Журавлева с чистой женской эмоциональностью призналась:

- Я его обожаю!
- Кого – «горбатого» или Путина?
- К чему эти уточнения? – ответила она вопросом на вопрос.

### «Народная дипломатия важнее всего»

На презентацию «шанса» в местный дом культуры приехал мэр Запорожья Евгений Карташов. Он не только причешкой и манерой носить очки похож на Виктора Черномырдина, но и говорит похоже:

– Да, наши, так сказать, лидеры обменялись тут посланиями... Мы в Запорожье давно решили, что наша единственная политика – это экономика. Встречался сейчас на Конгрессе славянских народов и с белорусами, и с российскими регионами, всем сейчас трудно... Мы давно хотели с российскими регионами напрямую торговать, еще когда Виктор Степанович премьером был. Спасибо, что приехали – народная дипломатия сейчас важнее всего. Надо бы нам больше вместе...

Ничего вроде особого не сказал, а душу щемло: что ж нас так развели? Государство – разные, а народ, по сути, один. Да и язык один. Вологодские вот окают, так что же, их – тоже отдельной нацией считать?

### «Звание казака выше, чем гражданин Украины»

Пользуясь случаем, я заглянул в программу, где значилось посещение вечером острова Хортица на Днестре и, порывшись в памяти, поинтересовался:

– Это не то место, где Ющенко свой день рождения справлял?

Елена Журавлева, пресс-секретарь ЗАЗа, мгновенно стала сухой и строгой. Чеканно, как заученный текст, она произнесла:

– Хортица – это первый в Европе опыт существования демократической республики (имеется в виду вольное сообщество обосновавшихся на острове запорожских казаков, так называемая казачья республика. – Прим. ред.). – И, поморщившись, продолжила: – И что там этот... Кто там и что справлял – не имеет никакого значения.

Слова о первой демократической республике на Днестре я слышал за день еще раз пять. В том числе и от мэра города Евгения Карташова. Он вообще сказал крамольную по политическим меркам фразу:

– Мы тут казаки, а это звание выше, чем гражданин Украины!

С одной стороны, это явная фронта, да еще с намеком: казаки-то ведь не подчинялись официальным верховным властям Украины. Но с другой – даже если услышат эти слова в Киеве, что они сделают? Там и без того прекрасно знают настроения в восточных областях. Как и то, что только ЗАЗ заплатил в прошлом году 600 миллионов долларов налогов. А если приплюсовать сюда еще налоги с запорожского металлургического завода, с запорожских моторов (ныне «Мотор Сич»), где делают самые мощные в мире авиадвигатели, то Запорожью лучше предоставить полную свободу слова.

Кстати, за весь день украинскую речь я впервые услышал вечером – на выступлении конного шоу «Запорожские казаки» на том самом знаменитом острове Хортица. Так ведь это был театр.