

ЧУВСТВО ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Разговоры об особой, «вазовской» ментальности небезосновательны. «Принцип конвейера», безусловно, определяет психологию каждого сотрудника и представляет собой основу всего производственного процесса: работу нельзя отложить на завтра, и ее невыполнение в обозначенные сроки грозит остановкой всего механизма. Первый вице-президент, первый заместитель президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ» Юрий Борисович Степанов, которого считают главным экспертом по «вазовской психологии», уверен, что качество, отличающее любого вазовца, – обостренное чувство ответственности за работу, ограниченную не должностными обязанностями, а моральным долгом. Это касается абсолютно всех – от рабочих до руководителей и относится ко всем проектам ВАЗа.

На прошедших международных автосалонах в Москве и Франкфурте ВАЗ представил несколько премьер, среди которых яркая «Лада Revolution», разработанная в рекордно короткие сроки, перспективная «Лада-2170», готовящаяся на смену «десятому» семейству, долгожданная «Калина». Время пришло, и в самом ближайшем будущем будет произведено глобальное обновление модельного ряда ВАЗа.

– Юрий Борисович, какие модели ВАЗ планирует ввести в производство первыми? На какой стадии находятся сейчас эти проекты?

– Текущий и следующий годы являются определяющими в проекте обновления модельного ряда ВАЗа. Первыми, как и объявлялось раньше, мы начнем производить модели «Калина» и «ВАЗ-2170».

Работа, безусловно, осложнена тем, что оба эти автомобиля встают на конвейер практически в одно время – в 2005 году. Мы понимаем: ВАЗу для поддержания конкурентоспособности необходимо обновление всего модельного ряда, а в данный момент – максимально быстрое внедрение «Калины» и «70-го» семейства.

Нужно сказать, что сейчас все работы по проектам ведутся в соответствии с утвержденными графиками: уже выпущена вся документация, есть конструкции, готовы результаты испытаний. Ведется интенсивная работа по заказу и закупке оснастки, изготовлению оборудования. Для производства именно этих моделей ведется строительство новых корпусов сборки и окраски.

К настоящему моменту мы уже сняли с производства несколько моделей, которые сочли устаревшими, а новые будут выпускаться дополнительно к существующим на сегодня объемам.

– ВАЗ передает технологию производства устаревших моделей другим россий-



СТЕПАНОВ Юрий Борисович,
первый вице-президент, первый заместитель
президента-генерального директора ОАО «АВТОВАЗ»

Родился 24 декабря 1946 г. в г. Ставрополе Куйбышевской области.

ОБРАЗОВАНИЕ: 1965–1968 гг. – Куйбышевский авиационный институт, в 1971 г. окончил ТольПИ.

КАРЬЕРА: 1965–1968 гг. – слесарь-сборщик «Волгоцеммаша». 1971–1987 гг. – инженер-конструктор, начальник участка, зам. начальника цеха, зам. начальника управления инструментального производства, зам. главного инженера, начальник управления производства инструмента КВЦ ВАЗа.

1987–1991 гг. – секретарь парткома КВЦ, секретарь парткома ВАЗа.

1991–1993 гг. – директор КВЦ ВАЗа.

1993–1994 гг. – вице-президент, зам. генерального директора ОАО «АВТОВАЗ», директор по персоналу ОАО «АВТОВАЗ». Депутат городской Думы со звания 1996–2000 гг.

С января 2002 г. – в нынешней должности.

Президент гандбольного клуба «Лада» г. Тольятти (женская гандбольная команда «Лада» стала чемпионом России 2002, 2003 годов, обладателем Кубка обладателей кубков европейских стран).

ским автозаводам. Чем прежде всего это обусловлено: стремлением удовлетворить спрос на эти автомобили или необходимостью цивилизованного «захоронения» технологий?

– И тем и другим в равной степени. В то время как оборудование рассчитано на долгие годы работы, модель стремительно устаревает. А такое машиностроительное оборудование очень дорогое, и просто списывать его – это очень большие финансовые потери, что по крайней мере неразумно. Поэтому передача технологии – всемирно используемый эффективный способ дать дальнейшую «жизнь» оборудованию.

Отказ от производства конкретных моделей несет в себе еще одну проблему: люди купили автомобиль, а его производство прекратили, и где брать запасные части к этой модели – непонятно. Мы как производитель ответственны за обеспечение всем необходимым выпущенных автомобилей на протяжении всего «жизненного цикла», даже после снятия конкретной модели с производства.

Кроме того, спрос на автомобили, технологию производства которых мы отдаем на другие предприятия, достаточно высок. Дело в том, что уровень достатка в целом по России пока не очень высок и автомобили ценовой ниши, в которой находится наша «классика», очень востребованы. Я предполагаю, что теперешние производители наших старых моделей будут их тиражировать еще достаточно долго.

Емкость российского автомобильного рынка очень высокая, причем она прогрессивно растущая. И доказательство этому – строительство все новых и новых заводов: во Всеволожске, в Калининграде, в Таганроге. Но удовлетворить эту возрастающую потребность не могут и в ближайшее время не смогут, даже с учетом введе-

ния новых моделей, все существующие в России заводы.

– Юрий Борисович, что можно назвать итогом прошедшего полугодия для ВАЗа?

– Этот год мы начинали достаточно сложно. Как все помнят, сбыт вазовских автомобилей был затруднен, что было связано с периодом массового ввоза иномарок, которые попадали в нашу ценовую нишу. Нами была изменена программа производства: первые два месяца 2003 года были облегчены, а на нормальный режим работы конвейера вышел несколько позже. Отсюда все цифры, которые появляются в публикациях о снижении объемов производства. Мы предполагаем, что до конца года подобных ситуаций не возникнет, по крайней мере, этому способствует решение по увеличению таможенных пошлин, принятое правительством.

Поэтому основным итогом полугодия я бы назвал стабилизацию производства. Кроме того, в этом году была разработана стратегия развития АВТОВАЗа до 2012 года, охватывающая изменения и модельного ряда автомобилей, и силовых агрегатов, реализацию которой мы уже начали.

– Вазовские автомобили очень многие россияне любят, наверное, за то, что это все-таки свое, родное. Для многих это первые машины, на которых начали учиться ездить. Вот только покупают вазовские машины меньше, чем любят.

– Согласен. Но только в наших условиях это нормальное положение. Я бы на другом примере эту ситуацию рассмотрел.

На мой взгляд, на ВАЗе существует лучшая в России система общественного питания. Такого на самом деле ни у кого больше нет: мы за 15 минут кормим 60 тысяч сотрудников, причем в соответствии со всеми санитарными нормами и требованиями. Все понимают, что, если такое количество человек накормить чем-то некачественным, это крах. И такого за всю историю завода ни разу не было. Но никогда на заводе не было всеобщего удовлетворения этой системой. А все потому, что это комплексное питание: мы даем то, что даем, и права выбора у человека нет.

Так вот, автомобили ВАЗа – это такое же комплексное питание для автолюбителя России. Те полтора десятка моделей, которые

мы производим, не удовлетворяют всех просов возможных покупателей, у нас нет такого разнообразия, как на западном рынке. И получается, что в целом все машиной довольны, но все равно покупают иномарки.

И эта ситуация вполне нормальна, если учесть нашу историю. С момента создания

Емкость российского автомобильного рынка очень высокая, причем она прогрессивно растущая. И доказательство этому – строительство все новых и новых заводов: во Всеволожске, в Калининграде, в Таганроге. Но удовлетворить эту возрастающую потребность не могут и в ближайшее время не смогут, даже с учетом введения новых моделей, все существующие в России заводы.

завода до сегодняшнего дня с точки зрения истории прошло очень мало времени. Завод создавался вопреки существующей системе, которая не подразумевала стремление к индивидуализму, которое прежде всего побуждает к покупке автомобиля. И мы все еще поколение, привыкшее ездить в автобусах.

ВАЗ и город зависят, в лучшем смысле слова, друг от друга. Мы работаем в этом городе, это наш город, и нам безразлична его судьба. Ну не только же «спальня» в этом городе должна быть с кабаками и ночными клубами! Мы хотим, чтобы в этом городе молодежь увлекалась не наркотиками и алкоголем, а зрелищным видом спорта. И я могу заверить, что мы этого добились за достаточно короткое время.

Кроме того, экономика, в которой случался не один кризис, не способствовала быстро и планомерному развитию завода.

В итоге совсем нелогично ожидать от нашего автомобильного рынка, существующего на порядок меньше времени и совсем в других условиях, такого же разнообразия, как на западном.

– Только недавно в городе завершился чемпионат Европы по гандболу. ВАЗ не только принимал активное участие в организации чемпионата, но и изначально настаивал на необходимости проведения его в Тольятти. Зачем это было нужно ВАЗу?

– ВАЗ и город зависят, в лучшем смысле слова, друг от друга. Мы работаем в этом городе, это наш город, и нам безразлична его судьба. Ну не только же «спальня» в этом городе должна быть с кабаками и ночными клубами! Мы хотим, чтобы в этом городе молодежь увлекалась не наркотиками и алкоголем, а зрелищным видом спорта. И я могу заверить, что мы этого добились за достаточно короткое время. Сейчас билетов на гандбол, по крайней мере в Тольят-

ти, продается не меньше, чем на всенародно любимый хоккей. Мы хотим и делаем так, чтобы в этом городе было интересно жить, а чемпионат Европы – это и яркое мероприятие, и возможность для молодежи пообщаться с новыми людьми, познакомиться с другой культурой.

Кроме того, проведение чемпионата Европы позволило нам улучшить материально-техническую базу для занятий спортом не только в Автозаводском, но и Центральном и Комсомольском районах. Достаточно посмотреть, как преобразился «Акробат», теперь туда приятно даже просто войти, я уже не говорю, как это влияет на эстетическое воспитание молодежи, которая там занимается.

– А почему начали развивать в Тольятти именно гандбол?

– На момент принятия этого решения в Тольятти для мальчиков был очень большой выбор всевозможных спортивных секций. Девочкам же выбирать практически было не из чего. А смотреть на пропадающую молодежь, честное слово, жалко. Было принято решение развивать женский спорт, и мы выбрали именно гандбол по нескольким причинам.

Во-первых, гандбол – безумно популярный вид спорта за рубежом, а в России только начинает набирать обороты, поэтому практически наверняка вызовет интерес, как все новое.

Во-вторых, гандбол – самый дешевый вид спорта, что позволило нам «малой кровью» добиться больших результатов, как спортивных, так и в плане продвижения брэнда ВАЗа.

ВАЗ играл важнейшую роль в организации чемпионата Европы, а основные дивиденды получит все-таки город.

ВАЗ играл только одну из ролей. Участие города в этом мероприятии имело такое же решающее значение, как и наше. Равнодушным к этому не остался никто, в том числе и многие тольяттинские коммерческие предприятия.

А дивиденды с этого и должен получить именно город. А мы будем стоять в тени и радоваться каждой победе города, в котором мы живем. Мы считаем, что именно так и должно быть.