

**Алексей Васильевич НИКОЛАЕВ,  
президент-генеральный директор  
ОАО «АВТОВАЗ» с 1996 по 2002 год**

– На строящийся Волжский автозавод меня пригласили в 1967 году с Ярославского моторного завода в качестве специалиста по коробке передач. Так я попал в цех шасси-1 МСП. А в 69-м меня назначили начальником цеха мотор-1, где в это время начинался монтаж оборудования под выпуск блока цилиндров, коленвала, распредвала, шатуна, поршня и других основных деталей двигателя.

Для меня эти годы стали временем внутренне-го переворота. Да, у меня, как и у многих, уже был опыт работы на других предприятиях. Но здесь всё было по-новому, проект Волжского автозавода воспринимался, как настоящая фантастика, – трудно было поверить, что может быть создано такое производство. И это в себе надо было перевернуть, понять, что должно быть именно так, иначе нельзя. С одной стороны, было сложно, но с другой – было очень приятно ощущать, что и ты причастен к воплощению этой серьёзной задачи. И когда всё стало получаться, когда завод достиг проектной мощности, когда начали окупаться затраты, – пошла такая динамика, которую сейчас сложно даже представить.

Следующий интересный этап в МСП, который мне довелось пройти (будучи уже начальником 38-го цеха), – это создание собственной системы ремонта в производстве. Вопрос этот был спорный. Мы взяли за главный принцип организацию централизованного ремонтного цеха, который рассчитан на обслуживание оборудования по всему производству. Итальянцы подобной практики не имеют – у них до сих пор оборудование ремонтируют те фирмы, которые его поставляют, а мелким ремонтом занимаются небольшие ремонтные службы внутри завода. Нам такая система не подходила. Ведь для Волжского автозавода оборудование закупалось по всему свету, и привлекать для ремонта специалистов из разных государств было бессмысленно и невоз-

можно. Около года у нас ушло на обоснование своего проекта. В конечном счёте его утвердили – и жизнь показала, что от этого выиграло не только механосборочное производство, но и весь завод, по которому наша система была вскоре распространена.

Многие справедливо называют механосборочное производство кузницей кадров. Но я думаю, что здесь свою роль сыграло совпадение некоторых ситуаций. Двигатель специфичен по своим требованиям. И освоение его производства, выход на программу, обслуживание оборудования – всего этого можно было достигнуть только при высоком уровне специалистов. Марат Нугуманович Фаршатов, будучи директором МСП, очень грамотно работал с людьми – замечал тех, кто что-то значит, кто меньше говорит, а больше делает, кому свойственны компетентность, грамотность, порядочность. И к чести механосборщиков надо сказать, что они до сегодняшнего дня сохранили эти качества. За 35 лет вазовский двигатель не раз модернизировался, увеличивались его объём и мощность, но заложенные изначально подходы соблюдаются до сих пор. Поэтому и долговечность, надёжность вазовского двигателя остаются на должном уровне.

И то, что механосборочному производству сегодня 35 лет, – очень многое значит. Завод стабильно работает, коллектив работает. А в механосборочном производстве всегда был очень сильный коллектив. Он и остаётся таким – сильным морально, дисциплинированным, ответственным, грамотным, выполняющим свою работу спокойно, без бахвальства и показухи.

Конечно, сейчас на АВТОВАЗе идут изменения, которые не могут не коснуться и механосборочного производства. И вот к этому надо быть готовыми – чувствовать эти перемены и правильно ориентироваться в ситуации. А для этого нужны особые силы и энергия. Поэтому в юбилей МСП хочется пожелать всем механосборщикам настроения и продолжения активной жизни. И всегда оставаться готовыми к выполнению новых задач.

