



23 августа 2001 года. Премия Союза дизайнеров России в конкурсе «Автодизайн года» за создание семейства «LADA Kalina».

Алексей Васильевич Николаев пришёл на ВАЗ с Ярославского моторного завода, где занимал должность начальника лаборатории зубообработки.

В Ярославле жили предки А.В. Николаева, здесь он пошёл в ремесленное училище, здесь окончил институт. Незадолго до приглашения на строительство автозавода получил квартиру, родилась дочка. Словом, все жизненные планы его были связаны с малой родиной. Но когда предложили интересную работу на ВАЗе, не отказался. 13 апреля 1967 года А.В. Николаев с группой ярославцев прибыл в Тольятти. Первая вазовская запись в его трудовой книжке – «старший инженер-технолог».

В этом же году, учитывая инженерную подготовку и творческий подход к делу, А.В. Николаева назначили заместителем начальника цеха шасси-3 механосборочного производства, а в 1970 году – начальником цеха мотор-1 МСП. Он внёс большой вклад в дело строительства и пуска Волжского автозавода. Занимался организацией работ по монтажу и пуско-наладке оборудования, по подбору и расстановке кадров. При его непосредственном участии в производство внедрены прогрессивные методы ремонта и обслуживания оборудования, задействованы системы предупредительного ремонта.

В 1978 году, когда Димитровградский автоагрегатный завод вошёл в структуру АВТОВАЗа, Алексей Васильевич его возглавил, но через четыре года вернулся на должность первого заместителя генерального директора ПО «АвтоВАЗ».

В 1996 году А.В. Николаев стал президентом – генеральным директором АО «АвтоВАЗ». А весной 1998 года на предприятии разработан важный концептуальный документ – «Философия качества АО «АвтоВАЗ», определяющий перспективу развития. Стратегической целью в области качества явилось создание новой корпоративной культуры. Помимо работы с поставщиками и внутри производств система качества должна была включать развитие гарантийного и послегарантийного обслуживания, организацию сбыта, укрепление торговой марки, имиджа, рекламу качества.



А.В. Николаев

Осенью того же года разразился августовский дефолт... Кризисное состояние российской экономики, «похоронившее» в 1990-е не один десяток некогда крупных промышленных предприятий, стало для АВТОВАЗа мобилизирующим катализатором. Объединению удалось устоять против попыток обанкротить его и увеличить объёмы производства. Автомобили «десятого» семейства не только освоили внутренний рынок, но и застолбили свою нишу в экспортных поставках. Впервые новую модель показали в январе 1996 года на Брюссельском международном автосалоне.

Тогда же 22 автомобиля «ВАЗ-2110» отправили для коммерческой презентации ведущим импортёрам ВАЗа в Германии, Франции, Польше, Греции, Словении.

Уже в конце девяностых медленно, но устойчиво стали расти все показатели компании, что позволило к 2001 году перейти от фазы выживания к фазе активного развития.

В 1999 году на Волжском автозаводе за счёт собственных средств начались работы по созданию



По результатам национального опроса граждан автомобилю «LADA» титул «Народная марка» присуждался трижды – в 1998, 2000, 2002 годах

конструкций автомобилей, работающих на альтернативном топливе. Возглавил направление советник вице-президента по техническому развитию Г.К. Мирзоев. Сотрудникам НТЦ удалось заинтересовать своими идеями энтузиастов из Уральского электрохимического комбината – УЭХК, Российского ядерного центра «ВНИИЭФ», Ракетно-космической корпорации «Энергия» и других научно-производственных центров. Первый экспериментальный автомобиль «АНТЭЛ» разрабатывался и изготавливался в 2001–2002 годах. При этом не остались без внимания наработки, сделанные по этой теме на оборонных предприятиях СССР ещё в 1960–1970 годах прошлого века. Базой для образца послужил внедорожник «ВАЗ-2131».

Второй экспериментальный автомобиль имел кузов от универсала «LADA-111». Компоновка модели «АНТЭЛ-2» была совершенна: всё оборудование располагалось в подкапотном пространстве и под полом, сохраняя размеры стандартного салона и багажного отсека. Эти образцы демонстрировались на выставках разного уровня, как в России, так и за рубежом, и всегда привлекали к себе внимание общественности.

...Ещё в середине 1990-х годов руководство АО «АвтоВАЗ» поставило задачу найти для завода стратегического партнёра, с помощью которого можно получить доступ к современным технологиям, повысить конкурентоспособность продукции и достойно интегрироваться в мировой автопром. Среди возможных претендентов наибольший интерес у российской стороны вызывал американский концерн «General Motors». Переговоры с концерном велись в течение нескольких лет. Обсуждение выходило даже на уровень президентов двух стран – США и России.

Весной 1999 года в Москве, в выставочном комплексе «Сокольники», проведены специализированные

исследования по оценке и прогнозированию покупательского спроса на автомобили, реализуемые на российском рынке. Исследования проводились по методике «General Motors». На суд публики представили 40 автомобилей примерно одинакового класса, произведённых различными фирмами. Логотипы были замаскированы. Эту экспозицию в течение дня осматривали более тысячи человек. В результате анкетирования на первое место вышел вазовский внедорожник «ВАЗ-2123», за ним шла перспективная модель «ВАЗ-1119» (будущая «LADA Kalina»), а потом уже «Opel Astra». Данные этого исследования позволили американцам выбрать в качестве объекта для совместного производства с автозаводом модель «ВАЗ-2123», сочетающую современный комфорт с прославленной проходимостью.

27 июня 2001 года в Москве подписано Генеральное соглашение между АО «АвтоВАЗ», корпорацией «General Motors» и Европейским банком реконструкции и развития о строительстве в Тольятти завода по выпуску автомобилей мощностью 75 000 автомобилей в год.

В тот же день в Тольятти в дирекции по техническому развитию АВТОВАЗа между участниками соглашения и Администрацией Самарской области подписан протокол о намерениях по организации производства автомобилей. Итоговая стоимость проекта оценивалась в 326 миллионов долларов.

Впервые в истории российского автомобилестроения иностранный концерн приобрёл лицензию на производство русского автомобиля. В рамках одного предприятия удалось совместить самые современные технологии и организацию производства «General Motors» и инженерно-конструкторский потенциал АВТОВАЗа. 23 сентября 2002 года на ЗАО «GM-АВТОВАЗ» выпущен первый автомобиль, получивший обозначение – «Chevrolet NIVA».