

Странно, конечно. От возникновения самой идеи в Сызрани выпустить "шестерки" и года не прошло, а мы с группой журналистов вот уже едем в специально выделенной "Газели" для того, чтобы лицезреть первый собранный автомобиль. Да, конечно, все возникло не на пустом месте. ЗАО "РосЛада" использовало готовые корпуса бывшего конверсионного предприятия "Луч", но ведь их нужно было капитально отремонтировать, решить массу технических и технологических задач, обучить персонал, в кратчайшие сроки подготовить нормативную документацию, сертифицировать производство... Невероятно!

...Долго петляем по сызранским улочкам, наконец оказываемся где-то в самой южной точке: дальше — чисто поле. Вооруженная охрана вполне любезна — без лишних формальностей пропускает на территорию "РосЛады". Первая картинка: транспарант с надписью: "В добрый путь!", а под ним готовятся к священному таинству церковные люди. Возле по-современному отделанного фасада главного корпуса уже в ожидании события кучкуются свои и приезжие люди, что-то говорят, жестикулируют. Обращаю внимание на весьма молодого человека с усами и бородкой. Энергично прошел туда, прошел сюда, дал какое-то указание. Как оказалось, это бывший вазовец, а теперь директор "РосЛады" Михаил БЛОХИН.

— Волнуетесь? — спрашиваю его.

— Если я буду волноваться, то и все будут, — отшучивается он, — а в таком деле главное — спокойствие.

"Спокойствие" быстро нарушается одновременно с мягким вкатыванием на площадку нескольких машин с руководством. От области приехал первый вице-губернатор Юрий Логойдо, от Сызрани — мэр Василий Янин, от АвтоВАЗа — президент Алексей Николаев, первый вице-президент Николай Ляченков, вице-президент Константин Сахаров и директор по производству Виталий Вильчик, а также гости рангом пониже.

Батюшка расплывается в улыбке и всем видом показывает, что, мол, к освящению железного детища он готов.

...Заходим в корпус. Трудно представить, что еще весной это здание бывшего механического участка завода "Луч" было ободрано, захлалено, стояло без отопления... Тогда же начали демонтировать стоящее здесь "мертвое" оборудование, параллельно занимаясь ремонтом и отделкой корпуса, заказывая новое оборудование. А сейчас смотришь — наверняка все сделано по евро-стандартам: строго, просто, но качественно и даже где-то фирменно.

Директор завода Михаил Блохин с успехом берет на себя роль гида и с удовольствием комментирует все, на чем останавливается взгляд. Здесь еще нет привычного нам конвейера, а в ближайшие месяцы-два будет использоваться так называемая отверточная технология по сборке автомобилей на подъемниках. Она предложена генеральным департаментом развития АвтоВАЗа, как, впрочем, все

второму этапу — организационным вопросам, подбору и обучению персонала, — который к концу сентября будет уже завершен. Сюда же входит и отработка технологии по продажам автомобилей, а до этого получение права на выдачу ПТС. Полностью же выход на проектную мощность от конца февраля, когда мы начали этим заниматься, до пуска на проектную мощность — один год.

# СЫЗРАНЬ СТАЛА ГОРОДОМ АВТОСТРОИТЕЛЕЙ

В минувшую пятницу  
здесь собран  
первый автомобиль

связанные с этим технологии с учетом того, что в разобранном виде "шестой" автомобиль еще никуда не поставлялся. Сегодня все до последнего болта сюда приходит с ВАЗа. В перспективе, когда эта марка машины будет сниматься с главного конвейера Волжского автозавода, взоры в этом плане будут обращены к смежникам.

Оказывается, та пустая площадь, которую мы видим перед собой, в конце сентября-начале октября будет "заполнена" конвейерной линией длиной 180 метров, где и начнется серийный выпуск автомобилей. А то, что машины начали выпускать по отверточной технологии, — это сегодня не являлось самоцелью, но это стало необходимо для того, чтобы сертифицировать окончательный процесс выхода автомобилей в жизнь. То есть начали как бы с конечной стадии, чтобы максимально уплотнить время. Это удалось. Работа по сертификации находится в завершающей стадии, так что после десятого августа пойдут уже товарные автомобили. То есть в торговлю.

— **Какие этапы в вашем производстве предусмотрены?**

— Сейчас мы находимся на первом этапе — крупноузловой сборке, при которой одновременно отрабатываются технология поставок комплектов, технологии транспортная и складская, система отгрузки и тому подобное. Решая эти вопросы, мы плавно переходим ко

— **И сколько же автомобилей вы будете выпускать?**

— От тридцати до пятидесяти тысяч в год — в зависимости от спроса и отработки технологии. А сейчас ведем параллельно проектирование и размещение окрасочного комплекса и сварочного производства. То есть плавно будем развиваться сами.

— **Какая предусмотрена численность персонала?**

— Всего восемьсот человек.

— **А отпускная цена машин?**

— Отпускную цену (смеется) определяет рынок. Хотя накладные расходы, не скрою, у нас ниже, чем на ВАЗе.

А вообще технология здесь применяется насколько простая, настолько нетрадиционная. Она начинается на погрузке кузова еще на ВАЗе. Так называемые лыжи являются одновременно не только оснastкой транспортной, но и оснastкой технологической. Как только загрузили на автовоз кузов, до него больше никто не дотрагивается вплоть до того, когда монтируются колеса, и он уходит как товарный автомобиль. Сборка шаговая, технология гибкая. При этом очень легко можно перестраиваться на сборку автомобиля другой модификации — нет необходимости менять оснastку. Это важнейший принцип нового предприятия, когда по одному конвейеру одновременно смогут двигаться разные марки машин.

...А вот и первенец. "Шестерка" светлого цвета проходит регулировку на схождение колес, потом поочередно мощностные испытания и тест на токсичность, проверяется состояние тормозной системы, и под песнопения малого церковного хора "Многая лета!" выезжает первый автомобиль ЗАО "РосЛада". Отец Григорий (Коберник), настоятель Сызранского кафедрального собора, освящает присутствующих, а затем производит процедуру с автомобилем, окропляя святой водой кузов, двигатель, салон. Свершилось!

Под аплодисменты генеральный директор АвтоВАЗа "привычно" садится в машину и плавно выезжает, устранив "препятствие" — ленточку, во двор. Двигатель работает как часы. Это приятно. Алексей Васильевич выходит из автомобиля (президентам "шестерка", оказывается, вполне к лицу!) и обнимается с мэром Сызрани Василием Яниным и директором нового предприятия Михаилом Блохиным.

А затем наступает другой торжественный момент: рядом с российским флагом и флагом с эмблемой АвтоВАЗа на флагштоке появляется флаг с эмблемой "РосЛады". Потом господ Логойдо, Николаев, Блохин и Янин с небольшой импровизированной сцены шлюют приветствия — очно и заочно, разделяют радость по поводу сборки первого автомобиля, говорят о значении события с точки зрения современного производства, решения конверсионных проблем, снятия социальной напряженности, предоставления новых рабочих мест. А Алексей Николаев посчитал сей факт подтверждением тому, что не все плохо в российской автомобильной промышленности. В частности, вазовские автомобили скоро начнут выпускать и на Украине, и в далекой Бразилии...

Достойным завершением торжества явился фуршет, на котором акционеры-вазовцы, представители завода "Пластик" (Сызрань) и коммерческих структур пожелали росладовцам того, чтобы качество сызранских "шестерок" и, дай бог, впоследствии других (своих) машин было высоким, цены на автомобили были низкими, а покупатели искали автомобили именно сызранского производства.

...Дорога на ВАЗ была быстрой и приятной. Было и ощущение причастности к событию российского уровня. А потом на одном дыхании был написан этот репортаж. О приятном всегда писать легко.

**Виктор БОРМОТОВ.**  
(Сызрань — Тольятти).