

# АВТОВАЗ: к этапу развития

Легендарный соратник В.Н.Полякова Евгений Артемович Башинджагян, отметивший свое 90-летие в Тольятти, передал в нашу редакцию эту статью. Размышления первого технического директора Волжского автомобильного о судьбах, возможностях развития завода и российского автопрома...

Знал, что от статьи уйти не удастся, при всей своей неподобности к дням рождения и особенно к юбилеям. Но ветеранам Волжского автомобильного в просьбе не откажешь – вот и пишу то, что давно хотелось высказать. Тем более что приближается полувековой юбилей нашего общего завода-эпопеи. Всенародный. Хотя и в совершенно иных обстоятельствах, нежели виделось это в первые десятилетия создания завода с его изначально поражающей производительностью 660 тысяч легковых автомобилей в год. Автомобилей, так оживавших тогда в нашей стране и которые сегодня стали так привычны на дорогах России, ближнего и дальнего зарубежья.

Много говорить о нынешнем состоянии отечественного легкового автостроения полагаю излишним. Сказались жесткая, все усиливающаяся конкуренция внешнего рынка, вызванная общим перепроизводством машин, и недостаточно продуманная политика государства, оставившая наших производителей без достаточной поддержки в конкурентной борьбе с отмобилизованными иностранными, богато обеспеченными всяческими преференциями.

Добавьте к этому низкую покупательную способность сотен средних и малых городов России, не говоря уже о сельской глубинке. И всё это на фоне глобальных кризисных процессов в мировой экономике, нестабильной политической ситуации, сильно влияющей на сбыт товаров длительного пользования.

В создавшихся условиях, по-видимому, потребуются – и они уже частично реализуются – большие усилия, корректива в политике крупных объединений российского автопрома. Которые обязательно



А всё с «копейки» начиналось...

должны отразиться в массивах работ по реиндустриализации промышленности, намеченных правительством РФ в рамках программ импортозамещения. С реставрацией ряда ранее ликвидированных народнохозяйственных отраслей, а для нас особо – индустрии автокомпонентов.

Нет худа без добра. Российские климатические и дорожные условия добрым словом назвать сложно, но в то же время именно эти обстоятельства открывают перед нами определенные конкурентные преимущества. Прежде всего это относится к вазовским полноприводным машинам, – LADA 4x4 и её последней модернизации Urban, которая еще в большей степени сочетает функции джипа и седана, обладает сопоставимыми уровнями комфортности и выгодно отличается высокой степенью унификации на всей территории РФ, завидной ремонтопригодностью и вполне доступными

ГСМ. При более низкой цене в сравнении с аналогами своего класса.

Весьма привлекательной была бы сельская модификация, обединенная по платформе с «Нивой», обладающая всеми техническими характеристиками последней, но избавленная в кузовной части от респектабельных излишеств и посему – недорогая.

Убежден, что начинать наполнение обездлюдевших российских деревень необходимо с решения транспортной проблемы. Пока наша периферийная дорожная сеть имеет крайне низкий качественный уровень ресурсов на дорожное строительство, и, будем реалистами, государство в ближайшие годы вряд ли сможет больше выделить. А значение вазовских внедорожников крайне велико. Удивляет, что до Минсельхоза РФ, судя по реакции, это вроде не доходит. Время же не ждет никого, селян в особенности. Требуется изыскание путей для энергичного форсирования решения проблемы.

Безусловно, важны предложения АВТОВАЗа по поставкам машин повышенной проходимости в Министерство обороны и МЧС – в качестве разъездных, командирских автомобилей, военной полиции, дорожно-патрульной службы и т.д. То есть речь идет об **объектах двойного назначения**.

Крайне целесообразно появление в линейке полноприводных машин АВТОВАЗа новых моделей, выполненных на базе «Калины» и «Приоры». Они, без сомнения, будут востребованы как в городах, так и в селе: в силу широкой сферы применения, унификации с традиционными моделями вазовских машин, а масштабы производства переднего привода должны заметно сказаться на себестоимости и конечной цене продукции.

Понятно, многообразное освоение новых конкурентоспособных моделей требует и адекватного, ответственного отношения к уровню надежности. Со стороны всех участников производственного процесса, всех конструкторских, технологических, материальных составляющих.

Жизненно важно сохранение полнокомплектного цикла производства для своевременной сменяемости моделей и целостности технологических переделов – и наличие соответствующих опытных специалистов: заготовительного, механосборочного, инструментального, ремонтного и других видов производств. Наконец, наличие соответствующих инженерных кадров, без которых невозможен подлинный прогресс в легковом автостроении. Подчеркну: высококвалифицированных, соответствующих современному уровню производства, уровню мировой науки и техники – во всех направлениях машиностроения. Сегодня эту проблему во всей остроте ощущают успешно финансируемые предприятия ВПК, но не менее значимо это для всего нашего народного хозяйства. Особого внимания, вероятно,

требуют инструментальщики, станкостроители, подшипниковая промышленность, – те отрасли, которые оказались особо ослаблены после «реформ» 90-х годов и где высокая квалификация достигается годами; с них, наверное, и должна начаться реиндустриализация промышленности.

В подобной ситуации вполне правомерен возврат наших вазовских станкостроителей в родные пенаты. Характерно, что ряд предприятий ВПК активно взялись за восстановление или создание заново собственного станкостроения – это направление надо безотлагательно возрождать «всем миром». Конечно, задача не из простых, она требует крупных капиталовложений, но без неё проблему импортозамещения и государственной безопасности мы не решим.

Кстати, широко бытует мнение, что для работы сборщиком на конвейере высокой квалификации не требуется. Мол, монотонно-однобразный труд с интеллектом не особо сочетается.

Но именно монотонность и представляет особую опасность для качества продукции! И нуждается в волевых усилиях в сочетании с устойчивыми навыками, поддерживаемыми систематическим тренингом и проверками. В ходе налаживания сборочных работ на ВАЗе этому придавалось особое значение. Ежемесячно каждое рабочее место, независимо от сложности операций, проверялось техником, мастером и контролером СГК на предмет детального исполнения технологии. «Рационализаторы-рецидивисты» переводились на подсобные работы с ущербом в оплате. Еще более высокие требования к рабочим механосборочным производствам, не говоря уже о ремонтном персонале. Представляю всю сложность и многообразие задач, но одним категорически нельзя пренебречь – системой, при которой указанное, отмеченное, записанное в инструкции **непременно должно быть исполнено**.

Особо это касается отбора, закупок комплектующих, материалов, инструментов, приобретения тех же подшипников: никаких «китайских» случайных деталей – всё это чревато самыми серьезными последствиями.

И еще – непременное, повседневное внимание к потребителю-покупателю нашего товара. Появление на Волжском автозаводе специального Центра удовлетворенности потребителей – отрадное явление, веление времени. Так же, как усиление внимания к рекламе в СМИ, пусть мы и не имеем таких финансовых возможностей для этого, как наши конкуренты. И еще я бы добавил непременную письменную (или электронную) по нынешним временам) связь с каждым покупателем. Стоит четко отслеживать его замечания-предложения-рекомендации с первых месяцев использования автомобиля. Это принесет общий выигрыш, повысит популярность нашей продукции.

...А подытоживая, хочу еще раз повторить: успех и благополучие нашего общего детища – Волжского автомобильного завода – должны быть в предверии его 50-летия в центре внимания не только его коллектива и партнёров по Альянсу, но и всего государства. Как это было в свое время с «Рено» во Франции или «Дженерал Моторс» в США. Это больше, чем просто один из брендов России, АВТОВАЗ во многом и символ её, нашей общей истории. Будем во имя этого трудиться и надеяться!

Остаюсь ваш  
Евгений БАШИНДЖАГЯН



ВАЗ – любимое детище, где каждый корпус близок и дорог