

(16+) Печальная судьба «GM-АВТОВАЗ»: американцы бросили, французам тоже не нужен

**На днях стало известно о том, что руководство Волжского автозавода решило законсервировать сборочную площадку «Лада Запад Тольятти», когда-то называвшуюся «GM-АВТОВАЗ», перенеся выпуск популярного внедорожника «Нива Тревел» на главный конвейер. Проект планируется завершить в августе до конца летнего корпоративного отпуска.**

Напомним, что «GM-АВТОВАЗ» открылся в 2001 году, став одним из наиболее известных российско-американских совместных предприятий. Его основатели – Волжский автозавод и компания «Дженерал Моторс» – получили по 41,61% акций, а еще 16,78% достались Европейскому банку реконструкции и развития.

Выпускавшийся там внедорожник «Шевроле Нива» быстро завоевал популярность среди россиян, а также экспортировался в Казахстан, Грузию, Азербайджан, Украину и Белоруссию. Цена, конечно, была выше, чем у классической «Нивы», однако и машина более престижная – почти иномарка.

Руководили совместным предприятием иностранцы (Джон Милонас, Ричард Свандо, Джон Хэнсон, Джеффри Гловер, Ромуальд Рытвински), причем далеко не всем тольяттинцам нравилась проводимая ими политика. К примеру, как только начинался какой-нибудь экономический кризис, персонал сокращали, потом снова набирали. В общем, типичный капиталистический подход, к которому в те годы у нас еще не привыкли, поскольку АВТОВАЗ работал по более приемлемым (почти советским) принципам.

В 2012 году на территории особой экономической зоны началось строительство второй площадки завода по выпуску внедорожника «Шевроле Нива» нового поколения, однако из-за международных санкций объект заморозили. Чем хуже становились отношения между США и Россией, тем меньше интереса у «Дженерал Моторс» было к совместному предприятию.

В итоге американцы продали свою долю АВТОВАЗу, ставшему полноценным собственником. Произошло это чуть больше года назад, причем тогда никто не мог предположить, что столь мощная производственная площадка, получившая новое название – «Лада Запад Тольятти», окажется не нужна новым владельцам.

Однако на днях появилась официальная информация пресс-службы АВТОВАЗа о готовящейся консервации когда-то знаменитого совместного предприятия. Отмечается, что в результате переноса производства внедорожника на главный конвейер (на линию, где собирается классическая «Нива», именуемая «Легенд») рабочие «Лада Запад Тольятти» станут сотрудниками АВТОВАЗа и получат доступ к расширенным социальным льготам и гарантиям, предусмотренным коллективным договором.

– Решение хозяев франко-российского автозавода по намечаемой летней консервации «дочки» под названием «Лада Запад Тольятти», с учетом возвращения с 1 июня на ВАЗ в качестве президента Николая Мора, выглядит вполне логичным. Французы следуют негласным рекомендациям «вашингтонского обкома», легитимно, без шума и пыли продолжая процесс уничтожения собственного российского автопрома, – сказал ветеран завода Юрий Целиков, которого мы попросили прокомментировать ситуацию.

**– Но ведь производство достаточно большое и современное, если сравнить с главным конвейером. Так почему бы его не продолжать использовать? Получается, что его сначала американцы бросили, а теперь и наши вместе с французами заявляют о ненужности...**

– Действительно, производство, запущенное в работу практически 20 лет тому назад, вполне современное, имеет хорошо обученный персонал, способный собирать качественные и доступные автомобили – настоящие внедорожники, а не «паркетные». И вдруг это самое производство плавно консервируется...

Совсем как у Владимира Маяковского: «Если звезды зажигаются – значит, это кому-нибудь нужно». Завод «ГМ-АВТОВАЗ» был «зажжен» как звезда российского автопрома, и вот такое странное решение!

– **Юрий Кузьмич, приведет ли консервация завода «Лада Запад Тольятти» к уменьшению производства внедорожника «Нива Тревел»?**

– Корректировка планов производства автомобилей «Нива» происходит постоянно.

Дилеры просят «Ладу 4x4», но спрос не удовлетворяется, потому что этот востребованный автомобиль отвлекает покупателей от французских машин. Внутри корпоративный «каннибализм» расцветает с 2008 года, как фирма «Рено» вошла на АВТОВАЗ.

– **Что на ВАЗе еще можно закрыть и законсервировать, на ваш взгляд?**

– Для снижения цен на автомобили вполне можно сократить должности иностранных вице-президентов с огромными окладами. Вместо них назначить начальников отделов, а если сократить должности директоров в управленческих структурах и вместо многих начальников отделов оставить начальников бюро или старших инженеров, то фонд зарплаты можно прилично скорректировать, тем самым добиться изменения политики ценообразования автомобилей.

– **Всех вице-президентов сократить предлагаете?**

– Оставить тех специалистов, которые знают не только английский, но и язык страны пребывания. Почему-то для продвижения по службе на АВТОВАЗе обязательно надо владеть английским, а иностранцам, приехавшим на завод, знание русского языка не обязательно. Позорно для топ-менеджеров, проработавших почти два года в Тольятти, выучить только два десятка русских слов! Рабочих из ближнего зарубежья заставляют сдавать экзамены на знание русского языка, а работающих из стран НАТО таким испытаниям не подвергают...

– **Что ж, хорошее уточнение.**

– Еще можно провести «монетизацию» льгот всем обладателям служебных машин и также учесть экономию в корректировке при ценообразовании автомобилей. Сократить затраты на «вахтовый» метод руководства заводом, внедрять не только бережливое производство, но и «бережливое руководство».

**Андрей ЛИПОВ**

**P.S.** На днях стало известно, что АВТОВАЗ в очередной раз (третий с начала года) поднял цены на свою продукцию. Машины подорожали в сумме от 9 до 30 тысяч рублей. Самая дешевая – «Гранта» теперь стоит 519 тысяч без учета акций и скидок, а самая дорогая – «Веста спорт» продается за 1,2 миллиона.

Что касается упомянутой сегодня «Нивы Тревел», пока еще выпускающейся на заводе «Лада Запад Тольятти», то ее можно приобрести по цене от 779 до 941 (комплектация «Luxe Off-road») тысячи рублей. Насколько это доступно – решайте сами.