

УРОКИ ФРАНЦУЗСКОГО

О том, как погибал завод «Москвич» и как на его территории выросло современное предприятие «Автофрамос», рассказывает **Игорь Моржаретто**.

КОНЕЦ СЛАВНОЙ ЭПОХИ

А ведь как все красиво начиналось! В ноябре 1930 года новый автосборочный завод в Москве начал выпускать автомобили «Форд-А» и «Форд-АА» — вначале из американских машинокомплектов, потом перешел на их аналоги, производившиеся в Горьком. Он менял названия (КИМ, МЗМА, АЗЛК), но оставался одним из символов советского автопрома. В 1986 году здесь освоили производство автомобиля «Москвич-2141» — первого и единственного хэтчбека класса D. В фильме Эльдара Рязанова «Забывтая мелодия для флейты» на таком ездил преуспевающий чиновник высокого ранга. Представляете, как котиловался тогда этот автомобиль! Только слава его оказалась короткой. Собственного производства моторов у АЗЛК не было, а оборудование для строившегося завода двигателей, купленное за валюту, так и не начало работать. Оно потом куда-то тихо исчезло, потраченный на приобретение кредит тяжким грузом лег на завод, а позже и вовсе его утопил. Или это намеренно сделали руководители предприятия? Даже сегодня эта история пахнет криминалом.

В 1994 году в жизни АЗЛК произошли два знаменательных события. Двадцатого июня было учреждено

АО «Москвич», чьим собственником стало Госкомимущество РФ. И в том же месяце прекратился выпуск продукции, завод стал — из-за отсутствия комплектующих и оборотных средств. Спустя два года правительство решило обанкротить предприятие; если бы это произошло, вполне возможно, история могла бы сложиться иначе. Но тогда спасти мертвый завод, с которого разбежались практически все кадры, бросилось столичное правительство. Его глава Юрий Лужков сумел убедить министров, что он возродит производство. И ведь возродил! Руководить «Москвичом» стал Рубен Асатрян; городские власти в течение нескольких лет вливали в предприятие огромные средства в виде кредитов и субсидий. Сколько денег было «зарыто» — тайна по сей день; мы пытались узнать хотя бы примерную сумму и тогда, и сейчас, но всегда наткнулись на глухую стену. А ведь речь идет о десятках миллионов долларов.

В 1997 году с конвейера «Москвича» вновь начали сходить «сорок первые», но уже под новым именем — «Святогор». Чуть позже появился еще один «богатырь» — «Юрий Долгорукий». За ним последовали «Князь Владимир», «Калита»... Выглядели они кустарно и были буквально слеплены

из подручных материалов на базе все того же «Москвича-2141». Совершенствованием и разработкой бюджетных моделей руководство и не думало заниматься: Асатрян пребывал в необъяснимой уверенности, что будущее предприятия — выпуск дорогих лимузинов под брендом «Москвич». И очень гневался, если кто-то с ним не соглашался. В начале 2000-х он несколько раз подавал в суд на «За рулем» и автора этой статьи в частности, считая, что материалы ЗР о его заводе «порочат честь и деловую репутацию». Мы всего лишь пытались доказать, что он просто губит предприятие со славным именем и историей.

Все суды г-н Асатрян проиграл. А в 2001 году конвейер «Москвича» остановился навсегда: спроса на устойчивую и некачественную продукцию не было, копилась долги по оплате электроэнергии, зарплате, перед поставщиками... Агония продолжалась еще несколько лет: за это время цеха пришли в полное запустение, все более-менее ценное имущество было разграблено. В феврале 2006-го завод наконец признали банкротом. На тот момент кредиторская задолженность предприятия составляла почти миллиард долларов. И никто — ни чиновники столичной мэрии, ни руководители

❖ Сегодня завод «Рено-Россия» выпускает до 160 тыс. автомобилей в год. Но есть планы расширения.





На правах рекламы

завода – никакой ответственности за авантюру с «богатырями» не понес. Оглядываясь назад, я все больше убеждаюсь, что она изначально затевалась для того, чтобы «освоить» выделенные средства и обанкротить завод, дабы потом продать землю, на которой он стоял. В декабре 2006 года имущество и территория предприятия были проданы на аукционе. Владелец стала финансовая группа «Метрополь», которая на старой территории начала строить жилые и офисные здания. А судьба «новой» территории (той, где задумывали производство двигателей) сложилась иначе: часть ее отошла АО «Автофрамос». Последний слог в названии этого предприятия – «мос» – напоминает о славном заводе и о том, что автомобильное дело здесь продолжается. Но это уже совсем другая история...

НОВЫЕ ХОЗЯЕВА

Надо отдать должное целеустремленности компании «Рено», которая предпринимала попытки закрепиться на российском рынке с начала XX века. В 1916 году в России открылось представительство

☞ В три смены идет сборка моделей «Логан», «Сандеро», «Меган» и «Флюэнс». На подходе еще одна – кроссовер «Дастер».

☑ Двигатели в Москву пока приходят из Румынии. Скоро их будет поставлять новый тольяттинский завод.



Первая organic* водка в России

*Органический продукт

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Средняя зарплата на предприятии – около 35 тыс. рублей, поэтому проблем с надрами нет.

компании «Рено», а в Рыбинске даже начали строить завод по сборке автомобилей. В 1960-е годы при помощи французов (ирония судьбы!) проводилась реконструкция АЗЛК – тогда они помогали только технологиями и оборудованием. А в 1998-м было зарегистрировано российско-французское СП «Автофрамос» (АВТОмоби́ли-ФРАнция-МОСКва), учредителями которого выступили «Рено» и столичное правительство. Цель – производство автомобилей в столице.

Кстати, некоторое время французы, не имея собственных производственных площадей, пытались наладить крупноузловую сборку своих моделей в цехах завода «Москвич» – сначала «Рено-19», а затем «Меган» и «Клио Символ». Как всегда, иностранцев заманивали сюда обещаниями многочисленных льгот, предлагали прекрасные помещения, недорогую, но квалифицированную рабочую силу... Московские руководители, словом, меду не жалели – лишь бы заполучить именитого

иностранного партнера. Кроме того, по словам тогдашнего главы концерна «Рено», Москва была очень привлекательна с точки зрения логистики. Словом, уговорили. Французы решили рискнуть – но малыми деньгами: первоначальные вложения в совместный проект с их стороны составили около 2,5 млн. долларов. Как выяснилось, они правильно осторожничали.

«Квалифицированная рабочая сила» с «Москвича» к тому времени практически разбежалась, старые



Учреждено
АО «Москвич».
Производство
остановлено

Возобновление
производства
на АО «Москвич»

Полное
прекращение
производства
на АО «Москвич»

1994

1997

2001

ОСНОВНЫЕ ВЕХИ ИСТОРИИ АО «МОСКВИЧ» И АО «АВТОФРАМОС»

Банкротство
АО «Москвич»
(февраль),
имущество продано
(декабрь)

2006



«Дастер»

1998

Основание
СП «Автофрамос»

2004

Начало
строительства
завода

2005

Открытие
завода.
Начало выпуска
«Рено-Логан»

2010

2011

2012

«Автофрамос» СП «Автофрамос»



«Логан»



«Сандеро»



«Меган», «Флюэнс»

заводские цеха никак не соответствовали требованиям сборки современных машин, да и руководители нашего АО были, мягко говоря, не готовы работать с иностранным партнером. Пообещать можно что угодно, а вот сделать... «Девятнадцатые» и «меганы», конечно, в цехах «Москвича» собирали, но в мизерном количестве: помимо субъективных причин препятствием служил низкий платежеспособный спрос. Для иностранцев это был вынужденный шаг, ведь они уже приняли на себя обязательства по промсборке перед российским правительством и мэрией Москвы. Кстати, последняя не обманула: городские льготы по уплате различных налогов, арендных платежей новое совместное предприятие получило сполна (например, за аренду земли с СП взимали 30% установленных по городу норм). Кроме того – неслыханное на тот момент дело! – город взял на себя заботы по обеспечению его инфраструктуры. Но все равно сотрудничество с руководством «Москвича» не складывалось.

В общем, за три года в Москве собрали всего около 3000 «французов», в основном «символов». Производство оказалось для «Рено» убыточным, но уходить он не собирался – впрочем, как и продолжать сотрудничать с руководителями практически бездействующего завода, которые лишь тянули с иностранцев деньги. В 2003 году «Рено» объявил о начале строительства в российской столице собственного предприятия на 120 тыс. автомобилей

✓ 2010 год.
Торжественный пуск производства «Сандеро». На церемонии присутствовали мэр Москвы Юрий Лужков, глава альянса «Рено-Ниссан» Карлос Гон, гонщик команды «Рено-Ф1» Виталий Петров.



На правах рекламы

Всегда мягкая

В 3 раза больше кислорода

Без похмелья

Байкал.рф

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



в год. В те времена это казалось несбыточным. Впрочем, и модель, которую предстояло собирать в Москве, никто не видел, французы прятали ее под непонятным индексом Х90. Это был будущий мировой бестселлер «Логан».

К тому времени иностранная компания выкупила практически всю долю московского правительства в СП (сегодня городу принадлежит лишь 5,9%), а столица в качестве уставного взноса передала цеха несостоявшегося моторного производства «Москвича». Их капитально отремонтировали, завезли и смонтировали современное оборудование, обучили рабочих и инженеров... Собственный проект обошелся «Рено» недешево, в 230 млн. евро только на первом этапе. Но спустя всего два года, в 2005-м, с конвейера сошел первый российский «Логан», ставший вскоре очень популярным. Гораздо позже, в 2010-м, в Москве начали собирать по полному циклу хэтчбек «Сандеро». Последние новинки – хэтчбек «Меган» и седан «Флюэнс» (их пока делают методом крупноузловой сборки). Спрос превысил расчеты маркетингогов, пришлось вводить вторую смену, третью, расширять производство. Появились многочисленные местные

Сейчас на конвейере на 70 выпущенных «логанов» приходится примерно 30 «сандеро». В России традиционно больше любят седаны.

Увы, это все, что осталось от некогда славного завода «Москвич». Хорошо хоть, музейную коллекцию автомобилей удалось спасти – во многом благодаря усилиям энтузиастов.



поставщики – и в Москве, и в других регионах страны. Уровень локализации на заводе сегодня достигает 53% – это рекорд среди «иностранцев». В декабре нынешнего года из цехов начнут выезжать и кроссоверы «Дастер». Это еще один гарантированный бестселлер, но уже среди вседорожников.

По прогнозам, в 2011 году на заводе «Рено-Россия» на Волгоградском проспекте соберут 160 тыс. автомобилей (в 2010-м – 87 тыс. штук). Штат предприятия – 2,8 тыс. человек. Для сравнения: когда в 1987 году АЗЛК произвел рекордное количество «москвичей» (182 тыс. штук), на заводе трудилось свыше 30 тыс. человек!

Кстати, параллельно с расширением собственного завода в Москве французы в 2008 году стали совладельцами крупнейшего российского автомобильного предприятия – АВТОВАЗа. «Ладу-Ларгус», она же «Логан МСV», начнут выпускать в Тольятти уже в будущем году, а стратегическая задача по новому соглашению о промсборке – собрать в РФ в 2015 году не менее 300 тыс. автомобилей марки «Рено». Через год часть машин будут комплектовать двигателями и коробками передач российской сборки, а общий уровень локализации вырастет до 74%. Это – очень серьезно.