

Ни одна модель (освоение и запуск в производство) не давалась ВАЗу с таким трудом, как „десятка“. И это несмотря на то, что программа была в завидном положении „барышни на выданье“ в сравнении с остальными задачами текущего момента: в любом вопросе ей всегда был зеленый свет. Мечты мечтами, а надо жить по средствам. Такова суровая действительность. И все же, как бы ни было туго, обеспечить постановку на производство семейства ВАЗ-2110-2111-2112 совместно с впрыском — и необходимо, и возможно. К такому выводу пришла экспертная группа, возглавить которую был приглашен первый генеральный директор ВАЗа Виктор Николаевич ПОЛЯКОВ.

Предлагаем вашему вниманию небольшое интервью с ним.

— Экспертная группа была создана приказом по заводу при генеральном директоре. Ей было поручено проанализировать намеченные подразделениями объединения валютные затраты для постановки на производство нового семейства автомобилей, которое готовится к выпуску в 1992-95 годах. Ранее экономический совет ВАЗа рассматривал эти вопросы и принял решение об ограничении валютных затрат в соответствии с реальными возможностями и валютными поступлениями на завод. Экспертная группа должна была найти пути существенного сокращения валютных затрат на поставку семейства ВАЗ-2110, которые были намечены как коммерческими, так и производственными службами завода.

Подготовка к выпуску новой модели ведется несколько лет. И эта задача не пересматривается, но ее решение осложнилось рядом факторов. Прежде всего тем, что в связи с возросшими экологическими требованиями оказалось необходимым одновременно вести новую и очень большую работу по установке систем впрыска и нейтрализации на всех моделях, которые предназначены для экспорта. И кроме того, прекращение бюджетного финансирования не только самого ВАЗа, но и всех его поставщиков повлекло значительно большие валютные затраты на приобретение материалов

и комплектующих как для своих нужд, так и для большинства заводов-смежников.

Все это создало очень напряженное положение с валютным балансом. Вот почему и потребовался тщательный анализ для введения валютных затрат в инвестиции до реально возможного уровня. Это потребует и от поставщиков, и от подразделений завода переориентации на продукцию отечественных изготовителей, привлечения к этому подлежащих конверсии предприятий оборонного комплекса. Все это отнюдь не облегчает постановку на производство „десятки“, но тем не менее все основные задачи подготовки к выпуску этого семейства автомобилей, а значит — поддержания уровня экспорта и спроса внутри страны должны быть обеспечены.

— По информации из технической дирекции, та часть контракта с „Дженерал моторс“, что касалась закупки систем электронного впрыска в США, не подвергалась сомнениям. А вот

закупка лицензий, технологич, оборудования для освоения производства этих систем на конверсионных предприятиях была под вопросом — в связи с тяжелым финансовым положением. Стало быть, решен и этот вопрос?

— Затраты на организацию производства составляющих агрегатов для системы впрыска (целого комплекса) должны быть несколько со-

кращены за счет привлечения отечественных предприятий. Но в целом контракт с „Дженерал моторс“ сохраняется. По крайней мере, по тому состоянию, что имеется на сегодняшний день.

— По неофициальным данным, финансирование строительства части заводских объектов предполагалось приостановить. Значит, „десятке“ эта участь не грозит уже точно?

— Объекты для семейства ВАЗ-2110 составляют только часть объектов капитального строительства, и они могут и должны быть выполнены. Правда, темпы строительства несколько снижены, и это должно быть преодолено. Что касается финансирования (рублевого), с ним тоже сейчас на заводе большие трудности. Они связаны с общими процессами в экономике страны и не являются результатами работы ВАЗа. Но при всех условиях строительство объектов под десятую модель должно быть и может быть выполнено...

— ВАЗ иногда выглядит таким мотом по части валю-

ты. В прошлом году, когда уже были изготовлены опытные образцы, была прекращена самостоятельная разработка антиблокировочной системы тормозов и принято решение о закупке импортных систем (1—1,5 тысячи долларов за комплект)...

— Антиблокировочная система сейчас менее важна, чем электронный впрыск, без которого экспорт наших автомобилей вообще невозможен.

Что касается закупки лицензий и оборудования для их осуществления, то здесь должна быть очередность. А для отечественных разработок нет никаких препятствий. Завод не может все покупать на валюту. Мы конкретно не смотрели вопрос об антиблокировочной системе. Но может быть очень много перспективных систем, над которыми должны работать конструкторы. Наша группа рассматривала те реальные затраты, которые предстоит сделать заводу не когда-то в будущем, а в конкретный период — в 1992-95 годах, те кредиты, которые должны быть оплачены в сроки, на которые они даны. Вот эти практические вопросы мы и решали, потому что эти вопросы, во-первых, и были поручены группе, а во-вторых, именно они являются насущно важными для завода.

— Кто и в какой части может „саботировать“ выводы экспертной группы, если ее решено не распускать и передать ей контролирующую функции?

— Никто саботировать не собирается! Решения рассмотрены и с поправками утверждены генеральным директором, и, следовательно, это его решения.

Экспертной группе же поручено контролировать реальность ее рекомендаций при практическом внедрении.

Беседовала
И. МУХОРТОВА.

„Десятка“ — задача дня