

Источник: Наше время
Дата выпуска: 13.02.2014
Номер выпуска: 49
Заглавие: Реквием по ТагАЗу
Автор: Сергей Вахонин

И построили дом на песке, и было падение того дома великое. В отличие от этой евангельской притчи крах самого амбициозного проекта XX века в Ростовской области — автомобильного завода ТагАЗ — произошел как-то буднично.

Вероятно, потому, что все — от заводских менеджеров до представителей власти и журналистов — уже давно молча признали: не жилец.

Время от времени вокруг завода еще разгорались скандалы, связанные то с огромными долгами, то с переименованиями и перманентными сокращениями персонала, но интерес к ним становился все меньше. Умирает ТагАЗ, ну и что? Мало ли уже умерло предприятий? И теперь, когда объявили о введении на заводе последнего этапа банкротства, за которым последует закрытие, в СМИ появились только информационные сообщения. Так пишутся некрологи.

Мало кто сейчас понимает, что крах ТагАЗа это, по сути, затянувшаяся на десятилетия смерть совсем другого предприятия — бывшего гиганта отечественного машиностроения, Таганрогского комбайнового завода. Что это был за завод, судить можно по таким фактам: территория — с десятков квадратных километров, если стать в начало сборочного конвейера — не увидишь конца. Десятки крупных цехов, в которых осуществлялся полный технологический цикл производства знаменитых комбайнов «Колос». Десятки тысяч рабочих, инженеров, управленцев, которые обеспечивали функционирование этого гиганта индустрии. Крупнейшее в СССР ГСКБ, которое осуществило разработку самых известных зерноуборочных комбайнов, включая и те, что производились на «Ростсельмаше». И, кстати, для самого «Ростсельмаша» — один из немногих серьезных конкурентов.

В середине 80-х годов на Таганрогском комбайновом заводе началась масштабная реконструкция. Что это такое и как это выглядело, в наше неиндустриальное время мало кто может себе реально представить. Без остановки производства (необходимо было выпускать тысячи уже распределенных по колхозам машин) шло, по сути, строительство и оснащение совершенно нового предприятия. Таганрогский комбайновый завод стал одной строительной площадкой, ему даже добавили земель на окраине Таганрога. В новые мощные цеха завозились тысячи тонн отечественного и импортного оборудования. Одновременно происходили организационные преобразования: комбайновое производство в Таганроге должно было соединиться с ростовским «Ростсельмашем», чтобы обеспечить выполнение масштабной задачи под государственную «Продовольственную программу» — серийное производство комбайнов «Дон-1500». Уже в те годы в Таганроге усматривали в этом попытку монополизации и сетовали на то, что комбайновый завод теряет свою самостоятельность.

Сегодня, спустя десятилетия, можно с известной долей уверенности сказать: если бы в 80-е не было принято решение объединить «Ростсельмаш» и ТКЗ, возможно, Таганрогский комбайновый завод смог бы выжить в лихие 90-е годы и даже сохранить профильное производство. У него были две свои особые разработки — фермерский комбайн «КЗС-3» и не имеющий аналогов «КЗС-Ротор». Главное, что отличало эти машины от тяжелого «Дон-1500» — компактность, маневренность, и новые технологии сепарирования зерна. Не исключается, что, оказавшись ТКЗ в рыночной ситуации наравне с «Ростсельмашем», он бы смог выиграть не только у ростовского конкурента, но даже и у американского «Джона Дира», который заполнил поля России. Поговаривают, что объединение ТКЗ и «Ростсельмаша» осуществлялось именно для того, чтобы у «Донов» не было серьезных конкурентов, даже в условиях плановой экономики.

Собственно, ТагАЗ и появился на территории Таганрогского комбайнового завода потому, что «Боливар не мог вынести двоих». Начались «лихие» 90-е годы, индустрия Ростовской области переживала тяжелые времена, а сразу два крупных завода по производству комбайнов в одном регионе существовать не могут. В итоге был спасен «Ростсельмаш», а Таганрогский комбайновый завод оказался в руках ФПГ «Донинвест». Я хорошо помню это судьбоносное собрание акционеров, которое вел будущий мэр Таганрога Николай Федянин. Нестройное сопротивление тех, кто стоял за развитие завода как производства комбайнов, было легко сломлено. Новые владельцы предприятия объявили о другой, по тем времена казавшейся просто фантастической, программе — строительстве на мощностях ТКЗ автомобильного завода.

Это казалось авантюрой: в стране, население которой едва сводило концы с концами, начать производство автомобилей! Да кто их будет покупать?! Надо признать, что основания для неприятия этого проекта были. Автомобильный завод в Таганроге создавался революционному, по словам знаменитого гимна: «до основанья, а затем». В цехах Таганрогского комбайнового со времени реконструкции остались тысячи тонн дорогостоящего оборудования. Многие даже еще ни разу не использовались в работе. Но для целей автомобильного производства это оборудование (на которое, кстати, в свое время были затрачены миллионы и миллионы еще советских рублей) не подходило. Проблема, как рассказывают очевидцы, была решена просто: линии порезали и вывезли как металлолом. Понять рабочих и инженеров, отдавших большую часть жизнь комбайновому производству, можно: по сути дела, резали всю их жизнь. Но тогда казалось, что великая цель — построение южно-российского Детройта — оправдывает средства.

Началось оснащение исторического первого корпуса ТагАЗа: сборочное производство и линия окраски кузовов. Мне в те годы приходилось не раз бывать на заводе и видеть, как создавалось это производство. Картина производила сильное впечатление. В городе застой, экономика едва дышит, а здесь — высокие темпы строительства, повсюду снуют корейские специалисты, роботизированный конвейер формируется, как большой конструктор, прямо на глазах. Такого оборудования, такой чистоты при монтаже технологических переделов видеть еще не приходилось. Успокаивало и то обстоятельство, что от производства комбайнов полностью не отказались, в рядом расположенных цехах собрали оставшееся на заводе оборудование, которое могло обеспечить выпуск зерноуборочной техники, хотя бы в минимальных количествах. Вроде все складывалось хорошо, и даже торжественное открытие автомобильного завода, хотя и пришлось на «дефолтный» 1998 год, стало событием впечатляющим. С конвейера сошла первая белая «Ассоль», на ее капоте оставили автографы руководители области, города, завода. И серийное производство автомобилей в Таганроге стартовало.

Уже позже стало понятно, что этот блестящий современный цех с роботизированным и компьютеризированным оборудованием, по сути дела, стоит на костях. Вокруг дремала в предсмертной спячке огромная производственная территория. Ее, конечно, раздавали под склады, под мелкие производства. Но цена создания ТагАЗа, в конечном итоге, оказалась слишком велика — разработка и производство комбайнов в Таганроге безвозвратно потеряны. Тогда нас уверяли — рынку не нужно столько комбайнов, завод все равно обречен на гибель. Сегодня, когда на отечественных полях правят бал зарубежные производители и американские зерноуборочные машины завозятся тысячами штук, начинаешь сомневаться: а стоило ли ради производства предметов роскоши — легковушек — через колено ломать целый завод с опытом и традициями?

Был у ТагАЗа один существенный изъян: что бы там ни говорили, он остался всего лишь сборочным производством. Да, здесь отличная линия покраски, какие-то комплектующие можно заказать у отечественных производителей, но по сути завод всегда работал на развитие зарубежной — сначала корейской, потом китайской — промышленности. Глубокой локализации, такой, какая была у Таганрогского комбайнового завода, ТагАЗ так и не смог добиться. Да, на определенном этапе это не ощущалось столь остро: в двухтысячные годы шел рост экономики, увеличивались доходы населения, продукцию завода хорошо покупали,

с конвейера сходили десятки тысяч машин. Но кризис 2008 года поставил жирную точку: оказалось, что ТагАЗ может нормально функционировать только в период финансового бума и полностью зависит от состояния зарубежной экономики. Мечта кончилась, Детройта на Юге России не получилось.

Можно, конечно, сказать: рыночная экономика, конкуренция, ничего не попишешь. И все это было бы не так больно, если бы ТагАЗ построили с нуля где-нибудь на пустыре. Но когда понимаешь, что под этот проект, как под гусеницы танка, положили огромный завод, исправно работавший десятилетия, все оценивается иначе. Какая-то циклопическая российская расточительность. Сначала миллионы (нынешние миллиарды) вбухали в не оправдавшую себя реконструкцию одного завода. Потом все это сломали, выбросили и снова миллиарды вложили в очередной масштабный проект. Теперь и он лопнул. Ну ладно деньги, а люди? Ликвидируя комбайновый завод, сломали тысячи человеческих судеб. Потом сломали еще тысячи судеб тех, кто пришел работать на автомобильный завод. Не думаю, что это так легко забудется.