

Источник: Новый таганрогский курьер

Дата выпуска: 10.12.2014

Номер выпуска: 21

Заглавие: Молчание камни таганрогского Детройта

Автор: Сергей Вахонин

Банк «Донинвест» сложился как карточный домик: тихо, с легким шелестом информационных бюллетеней на массивных закрытых дверях – для вкладчиков и клиентов. Шума и скандалов, какие обычно бывали раньше, когда лопалось то или иное финансовое учреждение, не было. Пара заметок в местных газетах, две-три статьи, которые с натяжкой можно назвать «аналитикой таганрогского разлива», и всё как-то сразу успокоилось. Это очень странно. Произошло, в сущности, эпохальное для Таганрога событие: поставлена точка в самом громком, обросшем многочисленными скандалами «проекте века». Речь о южнороссийском Детройте, о Таганроге, который мог бы стать, но так и не стал центром автомобилестроения, сравнимым по масштабам с тем же Тольятти.

Сегодня немногие уже помнят день в конце лета 1998 года, когда к нам съехались делегации со всей области, из других российских городов и даже из-за рубежа. А день был весьма знаменательный: в Таганроге открывали автомобильное производство. Событие происходило на фоне первого пореформенного кризиса, когда рухнула пирамида ГКО, доллар «свечкой» ушёл в небо по отношению к рублю, и только что народившийся отечественный бизнес падал, как строй солдат, наткнувшийся на пулемётную очередь. А тут такое! Праздник, торжество, стечение бомонда, с конвейера сходит первая изящная «Ассоль» ослепительно-белого цвета. И сам тогдашний губернатор Владимир Чуб с помпой, под телекамеры и фотовспышки, расписывается чёрным фломастером на её капоте. Я хорошо помню его слова: «Нам говорили – у вас ничего не получится. А завод – вот он!» В его голосе с характерной хрипотцой звучало торжество победителя. Ещё бы! Противников этого проекта тогда было много, начиная с конкурентов на губернаторских выборах от КПРФ и заканчивая значительной частью управленческого аппарата Таганрогского комбайнового завода. Того самого завода, на площадях которого заложили будущий (как тогда всем казалось) автогигант.

В те годы над Таганрогским комбайновым заводом то и дело сгущались мрачные тучи неопределённости. Уже к началу горбачёвской перестройки на предприятии полным ходом шла коренная реконструкция производства. Масштабы этого технического перевооружения по нынешним, скудным на инвестиции, временам покажутся просто гигантскими. Перестраивались и оснащались сотнями тонн нового оборудования целые цеха, площади которых достигали тысяч и тысяч квадратных метров. Готовилась сложная технологическая цепочка для выпуска новых комбайнов.

И вот тут происходит важный поворотный момент, возможно, самый трагический в истории промышленного гиганта. На самом высоком уровне начинается подковёрная борьба за то, какой же всё-таки комбайн в СССР сделать приоритетным и производить в товарных количествах под пресловутую продовольственную программу. Журналисты, работавшие в то время в отделах промышленности редакций, хорошо помнят, как отголоски этой борьбы выплеснулись в знаменитых очерках публициста Юрия Черниченко «Комбайн косит и молотит». Речь, собственно, шла вот о чём: должен ли главным комбайном страны стать ростсельмашевский «Дон-1500», или будут с равной степенью приоритетности производиться комбайны разных типов и модификаций. Из числа этих «разных» выделялись машины таганрогской разработки. И они могли составить серьёзную конкуренцию ростсельмашевскому «Дону». Но поскольку тогдашний руководитель «Ростсельмаша» Юрий Песков имел большой вес в ЦК КПСС, он сумел, скажем так, неконкурентным способом продавить свою производственную программу. Тогда-то Таганрогский комбайновый завод, до этого – самостоятельное предприятие, был административным решением «сверху» присоединён к «Ростсель-

машу». Масштабная реконструкция скорректировала своё направление – переоборудование цехов пошло под программу «Дон1500», таганрожцы, как планировалось, должны были освоить выпуск критически важных для сборки «Донов» узлов и агрегатов. Попутно, кстати, не снижая и выпуск собственной продукции – комбайнов «Колос».

Если бы советская система сохранилась, в этом повороте, возможно, не было бы трагедии. Но дело в том, что в годы гайдаровских реформ программа «Дон» зависла в воздухе и оказалась на грани фактического закрытия. Таганрогский комбайновый завод тоже остался без финансирования, да ещё с незавершённой реконструкцией. Оказалось весьма трудной задачей перенаправить оборудование, уже установленное в условиях жёсткой настройки, на производство каких-то иных изделий. В этой ситуации комбайностроители попытались как-то выжить. Вновь вспомнили о своих разработках и решили ставить на конвейер новый комбайн КЗС-3 для фермерских хозяйств. В это время как раз работала, хотя и с большим трудом, государственная программа «Фермер».

Весьма вероятно, что такая стратегия со временем спасла бы Таганрогский комбайновый завод. Но в этот период вокруг него начинается некая возня. Во-первых, на областном уровне ставится вопрос: кому всё-таки помогать выжить – «Ростсельмашу» или Таганрогскому комбайновому заводу? В тяжелейших условиях рыночных реформ Боливар в лице области двоих вывезти явно не мог. Но это был внешний фон. Вторым (но, скорее всего, главным) планом шёл другой процесс: на Таганрогский комбайновый стали заглядываться как на возможную площадку для «отвёрточной» сборки автомобилей. Первым (по крайней мере, гласно) эту идею начал озвучивать и пытаться провести в жизнь тогдашний мэр Таганрога Сергей Шило. Если поднять подшивки газет того времени, можно найти немало публикаций о том, что на комбайновом заводе вот-вот начнётся сборка автомобилей «Рено». Идея была, но масштабы её на самом деле оказались мизерны – планировалось под автосборку занять только один цех.

Теперь внимание! В это время в Ростове-на-Дону, на мощностях завода «Красный Аксай», уже стартовала сборка южно-корейских автомобилей «Дэу», которую организовали структуры ФПП «Донинвест». Масштабы небольшие, производство классически «отвёрточное», но, как уверяли досужие языки, эта программа получила поддержку на самом высоком уровне в области. Совершенно очевидно, что на каком-то этапе, а точнее, в конце 90-х, «Красного Аксая» стало не хватать, и родились, видимо, замыслы воплотить автомобильный проект уже совершенно иного масштаба. Но где взять площади под этот проект? И вот тут на глаза попался Таганрогский комбайновый завод, который «корячился» со своей отдельно взятой программой по выпуску КЗС-3. Нельзя исключать, что сыграло свою роль и вечное негласное соперничество Таганрога и Ростова. Сергей Шило отчаянно двигал свою идею со сборкой «Рено», и, чем чёрт не шутит, вдруг бы её продвинул, чем создал бы проблемы ФПП «Донинвест». Комбайностроители упорно толкали на рынок свой КЗС-3, а тут нужно двигать «Дон-1500» и спасать политически важный «Ростсельмаш». И, видимо, на каком-то уровне было принято судьбоносное решение: «Донинвест», как тогда его называли, «зашёл» на Таганрогский комбайновый завод. Потом, годы спустя, эту операцию по изменению собственника называли то захватом, то актом приватизации. Но я лично присутствовал на том судьбоносном собрании акционеров, которое вёл, кстати, будущий директор будущего ТагАЗа и будущий мэр Николай Федянин. И могу авторитетно заявить: комбайностроители сами сдали свой завод. То собрание могло бы пойти совершенно иным путём, и жизнь у завода, возможно, сложилась бы иная. Но что произошло, то произошло: уже на следующий день в административном корпусе комбайнового завода появились новые люди. Для завода начался крутой поворот.

Строительство Таганрогского автозавода на самом деле было великим событием. Чем-то вроде реформ Петра I для России. Но и таким же трагическим. В стране, которая едва-едва выкарабкивалась из «шоковой терапии», создавалось серьёзное, масштабное реальное производство, насыщенное по тем временам очень современным роботизированным оборудованием. Но это была одна – праздничная и грандиозная – сторона медали. Другая сторона была не

видна: параллельно с этим осуществлялась ломка технологического задела ушедшей советской эпохи. Свидетели этой ломки, работники различных производств, рассказывают поистине горькие истории. Например, о том, как резали ещё ни разу не побывавшее в работе оборудование и вывозили на металлолом. Словом, это был всё тот же «большевистский» подход: до основанья, а затем... Разумеется, озвучивались «веские» финансово-экономические обоснования, и те, кто тогда видел масштабы нового строительства, очень хотели этим основаниям верить. В конце концов, не нами придумано – «лес рубят, щепки летят». Со временем это, наверное, можно было бы оправдать, если бы ТагАЗ превратился в мощный концерн вроде «Крайслера» или «Опеля». Но этому сбыться было не суждено.

Нет, конечно, поначалу всё как будто пошло на лад. А в «жирные» нулевые, казалось, наконец-то произошло автомобильное чудо: с конвейера пошли уже тысячи автомобилей. Самой популярной маркой в стране стал таганрогский «Хендай Акцент», его расхватывали как горячие пирожки. И вдруг – мировой финансовый кризис 2007 года! Тут-то и стало ясно, что прославленный ТагАЗ – это колосс на глиняных ногах. Первая и главная его слабость – недостаточная локализация производства и большая зависимость от зарубежных комплектующих. Вторая – явные просчёты и ошибки руководства ФПГ «Донинвест». В 2007 году это ещё не казалось катастрофой. Помню, как нас, журналистов, спешно привезли на заводской митинг. Было холодно, людей явно согнали из цехов, они стояли, переминаясь, с хмурыми лицами, а над головами реяли флаги «Единой России». Мэр Николай Федянин зажигательно говорил о том, что завод переживёт кризис. Хотелось верить. А потом началось: процедура банкротства, череда переименований предприятия, перманентные массовые увольнения, и однажды мы увидели страшное – чёрные пустые окна высотного административного здания, выбитые стёкла, и услышали свист гуляющего по неживым коридорам ветра. Праздник кончился. Детройта из Таганрога не получилось.

Сегодня можно по-разному оценивать то, что произошло. Мне лично кажется вот что: сама жизнь отомстила этому грандиозному, но, чего уж там говорить – очень жестокому проекту. Будем честны перед собой, ТагАЗ был построен на костях, на обломках и руинах предшественника – Таганрогского комбайнового завода. А это был не просто бетон и металл, это была воплощённая в материал душа, труд, жизнь тысяч и тысяч людей, создававших предприятие и работавших на нём. Христос сказал: «Если я замолчу, то камни возопиют». В случае с ТагАЗом камни молчали, но они отомстили. Видимо, всё-таки есть какой-то неподвластный нам закон: нельзя пренебрегать тем, что сделали предыдущие поколения. Счастья не будет...