

# АвтоВАЗ — Lurkmore

Эта статья о промышленном предприятии; о его продукции см. [Тазик](#).

**АвтоВАЗ** — Автомобильный Волжский Автомобильный Завод.

Такое необычное и избыточное название было выбрано из-за того что в [лихие девяностые](#), когда все коммерсы кинулись со всех ног регистрировать и патентовать товарные знаки и вообще любые названия, ВНЕЗАПНО обнаружилось соответствие букв «ВАЗ» более чем 9000 разнообразных заводов и контор. При коммуниках всем было похуй, а вновь созданные демократические бюро регистрации от этого фалломорфировали и отказывались регистрировать сотни одинаковых названий. Для обхода этой неприятности и придания оригинальности был придуман [КОСТЫЛЬ](#) в виде такого названия, какое сейчас есть.

Свою жизнь завод начал 20 июля 1966 года, когда Партией было принято решение о создании нового крупного автомобильного завода в городе Тольятти (ныне — Аммиакограде). Завод должен был производить современные широко доступные личные транспортные средства. Ибо тогда уже партийные верхи прекрасно понимали: продукция [ГАЗ](#) и [АЗЛК](#) изрядно устарела и совершенно не отвечала тогдашнему уровню развития мирового автостроения. Для мировой сверхдержавы это нонсенс и вообще большое запахло. Ну и, как бонус, дать больше машин в личное пользование любимым гражданам, так как очередь на «москвичи» была до морковкина заговенья, а получить Волгу без [блата](#) было нереально.

## Состав ВАЗа

Численность Автоваза в 102 000 человек была зафиксирована на момент лета 2009 года. В прессе давно ходит стандартная копияста, что аналогичные западные заводы производят больше, при меньшей численности персонала. Однако есть нюанс: сборочные заводы западных концернов используют принцип либо «отверточной сборки», либо упрощённого технологического процесса производства. То есть в численный состав завода входит лишь сам персонал, который скручивает гайки с болтами, делает крупную штамповку, покраску и прочую высокоинтеллектуальную работу. Такой процесс гордо называют «полным циклом производства». Наивные не знают, как оно происходит на ВАЗе и что такое «полный цикл».

А на ВАЗе всё совсем иначе. В его состав входят мини-заводы (читай — отдельные производства) и вспомогательный обслуживающий персонал, который западные концерны давно отправили за ворота в отдельные предприятия с самостоятельным бюджетом.

Структура организации ВАЗа такова, что он способен (прежде всего в воображении [поцреотов](#), конечно) быстро перепрофилироваться на выпуск, в случае войны или местных конфликтов, практически на любой продукт — от военного говнолаза до танка, а также ремонтировать боевую технику после экстерминатуса. А все благодаря близости разнообразных производств на расстоянии десяти минут езды на велосипеде. На территории завода есть свои литейные производства по отливке деталей из алюминия и чугуна. «Чугунка» — эпитетское место и троллинг на заводе. Если вдруг Кэмерону придется снимать очередного «Терминатора», то для апокалиптических пейзажей после атомного взрыва можно невозбранно использовать чугуно-литейное производство завода — чудовищно черные цеха, проходы, оборудование и черная пыль везде и всюду располагают. Есть своя кузница, производство инструмента и даже роботов.

Общая же территория этих вспомогательных производств, по грубым прикидкам, занимает места более, чем наполовину больше площади самого АвтоВАЗа, что символизирует размах.

Таким образом, из тех самых 102 000 человек численности, фактически выпуском ТАЗиков в европейском смысле, то есть «покраска-сборка-скручивание», занимаются от силы 35-40 тысяч человек, а остальные, тем временем, обеспечивают комплектующими сборочное предприятие GM-АВТОВАЗ, опытно-промышленное производство и заводы-смежники по всей стране и за рубежом ([Украина](#), например), что уже ближе к «европейским стандартам», но всё равно не дотягивает до японских и южнокорейских.

Работа по уменьшению численности, на данный момент, криво-косо все-таки ведется по тому же европейскому принципу — [выкидыванию](#) из состава завода некоторых производств под крыло других организаций или созданию самостоятельных структур. Частенько на отданном предприятии существенно падает зарплата, уровень обслуживания во всех сферах (экономят на всем для выживания) и оно скатывается к среднестатистическому унылому бюджетнику этой страны. Впрочем, есть и годные примеры, когда, будучи сброшенной с завода, конторка обретает второе дыхание.



Современная эмблема завода (галка на фоне тазика)



Олдфагная эмблема завода (легендарная ладья)



Вариант, предложенный итальянцами для автомобиля ВАЗ-2103. Не пошел.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ АВТОКОНЦЕРНОВ		ИЗМЕНА
АВТОВАЗ	728 000 автомобилей в год / 102 000 сотрудников	x 7,14
АВТОВАЗ	6 257 000 автомобилей в год / 369 928 сотрудников	x 16,91
АВТОВАЗ	5 532 000 автомобилей в год / 213 000 сотрудников	x 25,97
АВТОВАЗ	8 547 000 автомобилей в год / 316 121 сотрудник	x 27,03
АВТОВАЗ	4 200 000 автомобилей в год / 132 000 сотрудников	x 31,82

Суть.



Отсюда они и берутся.

Однако с отделением крупных производств, от которых зависит выпуск машин, все чисто по-русски: они как бы отдельно, и Автовазом не считаются, но в то же время как бы и с Автовазом вместе. Без поллитра не понять. Причина же описана выше — нельзя далеко посылать непосредственных поставщиков комплектующих.

Во время кризиса руководство приняло решение о переходе на контрактную систему приема рабочих. Если раньше трудовой договор заключался на неопределенный срок, то теперь вновь принятый человек принимается на контрактной основе на 3, 6 или 12 месяцев. Если вдруг в нем отпала необходимость, то работодатель просто ждет завершения контракта и отправляет рабочего за ворота без всяких увольнений, выходных пособий и негативных помарок в трудовой. А чтобы выдать в кризис с завода как можно большее количество людей, отменили и внутренние переводы: переход людей на работу в другой цех/производство. Теперь перевестись можно только предварительно уволившись, а с увольнением сгорают все бонусы за годы и десятилетия работы и под нос суется все тот же контракт. За это новых рабочих называли «гастарбайтерами». Профсоюз радостно приветствовал сию инициативу руководства и согласно кивал головой. Когда же дела в стране пошли в гору и пушной зверь отступил, рабочие с конвейера начали массовое бегство в частные фирмы и другие предприятия, где платили побольше, что привело к баттхерту руководства — текучка большая, никто не хочет относиться к работе по контракту серьезно, а заводу, в связи с новыми стандартами производства, требовались опытные сборщики. В итоге контракт заменили испытательным сроком, после которого принимают уже на постоянной основе, заключая договор на неопределенный срок.

## Персонал

### Предисловие

Написанное здесь справедливо и для большинства других, оставшихся в наследство от Совка, крупных заводов. Для всех них характерны несколько общих принципов:

- **Всем похуй.** На всё: на мотивацию сотрудников, безопасность труда, контроль качества, оптимизацию расходов, внедрение инноваций и т.д.
- **Кумовство** эпических масштабов.
- **Воровство** — любой сотрудник, воспитанный в СССР при дефиците, обязательно должен вынести с предприятия хотя бы болтик (если работник цеха) или пачку бумаги (если офисный планктон) — вдруг пригодится?
- Огромное количество **плюшек** для менеджеров и регулярно уменьшаемая штрафами нищевродская зарплата производственных работников.
- «Москвичи» — менеджеры, назначаемые из дефолт-сити, так как именно там (формально, чаще на Кипре или Сейшелах) базируется верхушка иерархии владельцев всех крупных предприятий Рашки. Часто имеют связи в Кремле на всех уровнях, а то и приходится родственниками. Отличаются полной некомпетентностью и желанием жить даже в **мухосранске** с московским шиком.<sup>[1]</sup>

Цеховой персонал формально является самой многочисленной прослойкой в иерархии завода. В интернетах и **IRL** из года в год ходит образ работника ВАЗа — пьяный, грязный, вонючий мужик с гаечным ключом и молотком в руках, ругающийся матом. В целом, такой типаж можно легко прицепить к работнику любого индустриального предприятия, не вдаваясь в подробности, что многие и делают.

На самом же деле на заводе собран настолько многочисленный контингент, что под данное описание попадает лишь небольшой процент. На заводе вполне может трудиться как быдло с небыдлом, так и **интеллигент** с **гопником**. В одной бригаде вполне уживаются как ярые **резвенники** и **спортсмены**, так и хронические любители заложить за воротник. Последние являются частыми посетителями обезьянника завода, до тех пор, пока их не выпиздят за ворота.

### Рабочий день

Доставка на завод и домой осуществляется каждый день в режиме 24/7/365. И, хотя большинство не работает в выходные дни, есть производства, где поддерживается непрерывный цикл или дежурство. Поездка на завод в первую смену к семи утра в общественном транспорте приносит очень много впечатлений и радости, поэтому часть быдла пересела на личные вазы, ино- и кредитопомойки, радуя себя ежедневным стоянием в пробках с себе подобными, параллельно теша свое ЧСВ, глядя на лица в скотовозах.

Сами же скотовозы заслуживают отдельного описания. До 2006 года это были, в основном, древние автобусы марки ЛиАЗ системы «луноход». После 2006 года один предприимчивый **Остап Бендер** организовал предприятие «РАТ-Т», которое обязывалось доставлять заводчан на завод и обратно на новых автобусах. С помощью мэрии был взят некий кредит и новые автобусы марки ЛиАЗ были приобретены в лизинг. Автобусы очень доставляли в зимнее время, так как были с современной системой отопления и питались дешевым газом, а не соляркой. Летом же они напоминали сауну, ибо конструктивно открывающихся форточек было очень мало. Видимо, производитель наивно рассчитывал, что они будут покупаться заказчиками с



Народное творчество в одном из цехов.



Сферический перекур в вакууме.

<https://www.youtube.com/watch?v=M5eLLR3VjyU>

Забег за сидячим местом в скотовозе

кондиционерами.

Веселье продлилось недолго. В середине 2008 года «РАТ-Т» был объявлен банкротом. Выяснилось, что фирма не платила банку деньги по кредиту, да еще и откатила при покупке — автобусы были закуплены по цене более 6 миллионов за штуку, в то время как огромный автобус «МАЗ» на 150 человек стоит всего 3,5 миллиона. Почему-то никто не стал разбираться, откуда взялась такая сумма закупки, дело быстро спустили на тормозах, автобусы арестовали и поставили на площадку на окраине города, где они гнили под дождями и ветрами, уныло распродаваясь желающим. Несколько единиц стоят там и поныне. Заполнять пробел в перевозках вызвалось городское АТП, у которого в распоряжении находились едва живые автобусы «Икарус» системы «рефрижератор». Поездка на завод в тридцатиградусный мороз неиллюзорно доставляет кучу впечатлений. Справедливости ради стоит сказать, что на большинство таких автобусов АТП самостоятельно вмонтировало печку — радиатор в передней части салона между сиденьями. Знающие люди стараются сесть именно туда. Водитель-кун утверждает, что всю солярку, выделенную на обогрев, весьма успешно продают, а в скотовозке обогревается только кабина водителя, ибо не фиг тут. Одевайте шубы поверх телогреек. С августа 2009 года появилось новшество — электронный проездной. Стоит упомянуть так же, что предыдущие «газовые автобусы» на деле доставляли много проблем — очень долго заправлялись (по словам водителей — около 20 минут при полностью пустых баллонах) на единственной в городе заправке (это для сотни автобусов-то!), которая находилась в другом районе, а так же упорно не хотели заводиться в морозы. Так что идея покупки таких машин изначально была авантюрой.

Словив неслабый баттхёрт от результатов голосования на выборах 2011-2012, региональная власть выделила городу дополнительные средства на ремонт дорог и закупку ста новых автобусов, которые пошли по маршрутам с января 2013 года. Ходили слухи, что на них разместят логотип «Единой России», но все ограничилось нейтральным «Жителям Тольятти от губернатора и мэра». Автобусы доставляют.

На заводе было время, когда рабочий день начинался с закладки за воротник отдельными любителями, «чтобы работалось». Что характерно — некоторые действительно работали лучше, чем на трезвую голову. Со временем многих любителей костра и солнца успешно выкинули на мороз или отправили в ~~индейские резервации~~ в дочерние предприятия. Нынешняя ситуация несколько другая — алконавтов по пальцам пересчитать, а оставшиеся постоянно шкеряются, рискуя быть спаленными «в процессе». Влияет так же фактор обновления персонала — молодежь уже не пьет, как совковые пропойцы, которых массово отправили на пенсию в 2009—2010 гг. Пьют в основном самодельную бодягу — этиловый спирт, разбавленный водой, который для конспирации разливают в пятилитровые емкости с надписью «стеклоомывающая жидкость», после чего завозят на территорию завода. В дальнейшем «стеклоомывающая жидкость» разливается на места в бутылки из-под лимонадика, размешивается водой для получения нужного градуса и культурно употребляется. Изредка самые идейные алконавты тащат бутылку водки в рукаве через проходную, за чем их частенько и тормозят на проходной.

У верфи схода собранных Лад, легко подумать, что ты попал на собрание [стритсракеров](#), которые еще не успели привести свое авто в соответствие с [ара-тюнингом](#). Несчастные машины на испытательный трек и обратно гонят так, как-будто за ними несется сам [Сатана](#). Случаются и лулзы.



Первая смена заканчивается в 15:45, но минут за пять до этого, у проходных уже собирается толпа жаждающих попасть домой. Причины такого поведения просты — похуизм отдельных начальников, раздающих пропуска, разнородность производств от ближайшей КПП, гардеробов в корпусах и строгого времени отъезда скотовозок. И хотя есть две «смены» автобусов, каждому хочется уехать на первой, да еще занять сидячее место. Однако если ты выйдешь через турникет в 15:44:59, то тебе пришлют в цех гневное письмо на имя начальника о том, что ты недобросовестно сбежал с рабочего места раньше. На то, что до 15:45 у проходной уже минут 10 стоит огромная толпа, всем похуй.



Послеобеденный перерыв.

Сами электронные пропуска по сути являются игрушкой-безделушкой. Многие отметки «пришел-ушел» все равно приходится делать в БОТиЗе лично, показывая свой фейс. Пропуска не привязаны абсолютно ни к какой базе данных, контролирующей присутствие и не допускающей рабочего на территорию когда ему там делать нечего — можно зайти хоть в полночь воскресенья, имея соответствующую бумажку-пропуск из БОТиЗа. Изначально вводились как средство контроля над работающими, но фиксация пропуска турникетом вовсе не означает фиксацию человека. Пропуска имеют

волшебную способность передвигаться без владельца, в случае необходимости. Ну ты понял.

Турникеты примитивны и неудобны, что намекает на очередное отмывание денежных средств руководством. Немало лулзов было словлено в цехах, когда эта система только начинала внедряться: московское начальство с умным и важным видом сообщало, что система не пропустит человека с «чужим» пропуском на руках — видеокамеры проведут опознание формы лица человека, решившего совершить сие наглый поступок, сравнят его с реальной фотографией и турникет заблокирует проход. На деле, конечно, все это оказалось ложью, пиздежом и провокацией. Первое время турникеты в час-пик отключали — система не могла физически пропустить пару тысяч человек за 15 минут. Потом турникеты на свободный проход включать перестали, правда несколько модернизировали всю эту инвалидную систему: добавили три-четыре дополнительных турникета и путем напильника на некоторых врезали индикатор состояния в верх его корпуса, чтобы его было видно проходящему. До этого нужно было изгибаться назад, пытаясь разглядеть на индикаторе состояние турникета — пустил или нет.

Турникеты работают с нюансом: система разрешает считывание пропуска, если перед блокировкой в зоне приема его не было. Таким образом следующему человеку, после прохода предыдущего, нужно дождаться загорания красного индикатора и лишь после этого подносить пропуск для считывания. В ином случае делается бочка и сосутся хуйцы — турникет отказывается видеть пропуск. Казалось бы, все просто и за пару подобных случаев можно легко разобратся в логике работы. Как бы не так, коли есть правило 95%! Обычно первыми на этот нюанс попадают новые работники — суют пропуск к приемнику (зона приема около 10см), не дождавись красного сигнала, турникет не реагирует. Человек пытается разгадать сию загадку и начинаются танцы с бубном: «дрожание» пропуском перед приемником, махание, натирание, стучание о корпус и прочий BDSM. Особенно эротично пропуском по приемнику водят тян. Некоторые еще и просят «Ну что ты? Ну открывайся!». А всего то надо убрать пропуск из зоны досягаемости приема, чтобы он пропал из видимости турникета и снова поднести. Турникеты стоят уже несколько лет, но подобные случаи возникают каждый день на любой проходной. Отдельные личности так танцуют с бубном с самой установки турникетов, не в силах понять логику работы системы.

Пропуск же работает на чипе RFID и на заводе были случаи, когда местные кулибины, не разобравшись в устройстве, сканировали его, распечатывали на принтере и решали таким образом «обмануть систему», думая, что опознание проходит по фотографии или штрих-коду на пропуске. Fail.

На заводе имеется своя каста «несунов». Это людишки, которые хотят поиметь профит легко, быстро и сразу, в результате чего часто заканчивают свою рабочую карьеру за воротами завода. Часто вообще тащат на продажу всякую копеечную хренотень — сальник за 30 рублей, резиновую пипку за 20 копеек, значок лады с капота. Встречаются и отдельно упоротые личности пытающиеся протащить через КПП такие элементы, как два стартера за ремнем брюк, 10 килограмм меди или коленвал, который падает из-под одежды прямо на глазах у охраны, чем доставляет немало лулзов охране и баттхерта «несуну». Отдельную строку лулзов занимают «киборги» - люди, заматывающие у себя на теле метрами липкой ленты или веревки запчасти, медные провода, датчики мотора и прочие механизмы, позволяющие на некоторое время почувствовать себя ОБЧР. Киборги выпускаются не постоянно, а модельный ряд широк и разнообразен — самые примитивные модели оснащены лишь толстыми медными проводами и стартерами, а более совершенные уже несут в себе ЭБУ, датчики скорости, расхода воздуха и прочую кошерную электронику, порой в нескольких экземплярах. Опознаются охраной по неестественной ломающей и тяжелой (иногда 25 кг меди тащат на себе) походке, за что и получили свое название.



Проходная с электронными турникетами.

Более продвинутые «несуны» уже не носят, а возят. Причем количество вывезенного уже ограничивается лишь кузовом «Камаза» или числом железнодорожных вагонов. Зачастую такие детали имеют все сопроводительные документы, что намекает нам...

Однако и полиции без галочек нельзя! Поэтому раз в месяц кто-то [невозбранно стучит](#) по телефону доверия и нужную машину или человека тормозят на КПП или прямо на выезде из цеха, опрокидывая весь профит.

Охрана КПП ранее в основном состояла из лиц женского пола, среди которых частенько встречались тян фапабельной внешности. Некоторые ловили немало лулзов от обыска руками. Кульминация происходила, когда Настя или Маша внезапно натыкались на стоячий МПХ и, некраснея, таки отпускали тролля. Потом профит стал сомнителен: в свете сокращений на заводе, из охраны уволили много пенсионеров, и набрали свежие кадры из персонала сокращенного в цехах: здоровенных мужиков из других производств ака Коля [Валуев](#), которые чаще и производили обыск. Так что сия процедура могла доставить удовольствие только [ахтунгу](#). Затем охранные функции стало выполнять ЧОП «ВСБ», персонал которого работал вахтовым методом и жил на территории завода ака таджики в помещении бывшей заготовительной фабрики продуктов. Контингент состоял из жителей братских южных республик и деревень.

В дальнейшем узбекских деревенских хлопцев существенно разбавили вполне себе местными ребятами с местными же тян, правда не совсем фапабельной внешности, хотя эстеты могут и получить наслаждение. Видимо персонал завода начал жаловаться на простоватую деревенщину и мужиковатость охраны.

Был построен рентгеновский досмотровый комплекс на выезде одного из КПП, который немедленно вызвал массовый разрыв жоп у везунов на грузовиках, так как был способен обнаружить даже карданный вал в горе металлической стружки. Когда пламя от жоп потушили, руководство, потирая руки, приняло решение построить еще один такой комплекс.

Отдельная прослойка общества завода после работы любит присесть возле заводских остановок на кортки, испить жигуля и сЭмки пощЭлкать. Справедливости ради стоит отметить, что данные виды, несмотря на общую

схожесть с **гопотой**, в большинстве своем достаточно миролюбивы, школоту на мобилки и мелочь не разводят, дорогу до библиотеки не спрашивают. Являются звеном в цепочке поставки бутылок и банок для бомжей, которые каждый день ездят к заводу как на работу для этой важной миссии, заодно очищая окрестности завода от этих говн.

## Инженерно-технический персонал

80-90% — тупо **офисный планктон**. Многие сидят на трудноосмысливаемых должностях а-ля: «инженер отдела по качеству и культуре производства цеха» или «главный инженер по контролю за экологической безопасностью цеха». Их реальная польза на производстве сводит к **капитану очевидности** в депрессию. Заняты ежедневным написанием очень важных справок и отчетов о жизнедеятельности цеха/производства/завода. Любят прилюдно заниматься **ИБД** в цехах. Заодно, тем самым, доставляют немало лулзов и ненависти работягам своим **синдромом вахтёра**, так как некоторые из них, являются еще и «проверяющими по чему-то там». Тотально лижут зад начальству, выполняя любые его глупые прихоти по «сокращению затрат и оптимизации расходов», без всяких возражений.



Инженер по экологии и

культуре производства уже осознал всю свою полезность.

Обитают на вторых-третьих этажах производств, причем чем выше этаж, тем считается «элитнее». От всей души презирают рабочее быдло, впрочем, презирают и своих коллег, надеясь выслужиться перед начальством. В целом ситуация такова, что реальной работой на заводе заняты лишь чуть более 10% отделов и всяких служб. Остальные занимаются ИБД, просиживанием штанов, юзаньем лурка и чтением данной статьи.

Данный феномен обусловлен общим принципом построения экономики этой страны — блатом, родственными связями, тотальной бюрократией и человеческой ленью. В некоторых отделах пристроены целые семейные и родственные династии, наследственный КПД от которых чуть выше, чем 0%, а ФГМ достигает 95%.

Отдельные представители не любят спускаться ниже второго этажа, чтобы не дай бог не встретиться с рабочим неотесанным быдлом типа дяди Васи со слесарки.

Ситуация больше свойственна для **гламурных кис**, **тупых пезд** и секретуток фапабельной внешности, но встречаются и варианты старых стержней. Ответственность за свои ошибки и промахи в работе до последнего пытаются спихнуть на рабочих, аргументируя одной мыслью «ну это же он делал, почему он не заметил мою ошибку?».

Ситуация с разработками новых идей и качеством примерна та же самая, что и в цехах. Начальству, в большинстве своем, похуй. Предложенные идеи и изменения либо отвергаются, либо присваиваются. Действует **совковский принцип** «сиди не высывайся — команды сверху не было». В одном из цехов было словлено немало лулзов, когда в корпоративной газете «Волжский автостроитель» было прочитано о присвоении заводской премии двум ИТР и их начальнику за «разработку сети обмена информацией между станками с ЧПУ». При этом все знали, что «начальник» на уровне головного мозга не умеет обращаться ни с одним устройством сложнее калькулятора или пульта от телевизора.

После кризиса же ситуация стала лучше — самых заебавших бездельников выкинули на мороз, часть должностей сократили. В некоторые цеха прямо спускались разрядки — найти 100-200-400 человек на сокращение. Первым делом под такие сокращения попадали профсоюзные активисты, доставляя кучу лулзов. Сам активист, годами занимавшийся агитацией вступления в профсоюз как гарантией защиты прав рабочих, неистово срал кирпичами. Лулзы заходили на второй круг, когда сокращенных людей с этих важных и уважаемых должностей встречали в местном «Окее» расставляющих продукты по полкам или стоящих в форме с надписью «Охрана».

## Подснежники

Подснежник — это такой офисный планктон, по штату предприятия или отдела которого не должно быть в принципе. Получается это примерно так: родственник/родитель/знакомый (нужное подчеркнуть) подтягивает через **связи** в отдел свою жену/сына/дочь/сосательницу хуев, а то и всех вместе (ненужное вычеркнуть). Данное насекомое оформляется в цех на рабочую должность, но само там не работает, а сидит в отделе на нехилом окладе, или вообще никогда не бывает на заводе.

В результате по спискам завода в цехах имеется куча спецов высших разрядов и квалификаций, а в реальности некому работать за станком. Профессиональный рост уже работающих там остановлен, потому что очередная тупая пизда-сосательница, заняв клетку «фрезеровщика 6 разряда», сидит в отделе на ИБД или шляется по морям. Повышение профессионального разряда работягам в



Верфи АВТОВАЗа.

Верфи АВТОВАЗа.



Цех «Калины».

Цех «Калины».



Фрезеровщик шестого разряда за работой на станке

цехах откладывается на неопределенный срок, ибо «штат разрядов заполнен».

Станке.

Зарплаты подснежникам начисляются от цеха, где они числятся путем отрезания нормы времени на изготовление детали в цехе и простым приписыванием ее подснежнику.

По официальным данным, число подснежников на заводе не превышает сорока процентов от общей численности персонала, что, конечно же, пиздёж. Опять же, после кризиса, часть подснежников выпиздили нахуй за ворота. Сегодняшний их процент примерно равен десяти.

## Руководство завода

«Поляков АВТОВАЗа создатель

А. Житков — юморист продолжатель  
Созидатель Исаков за ним...  
В. Каданников — вождь наш «экстрим»  
Николаев был «стабилизатор»  
Потом Вильчик, трудяга — новатор  
Кем же станет для нас Есиповский?  
(Из «генштаба» десантник кремлевский)  
ВАЗ куда заведет Артяков?  
Нет ответа... Ушел Поляков...

»

— Юрий Целиков

« На директора АвтоВАЗа хотели завести уголовное дело, но оно не завелось »

— Комментарии полицейских

За многие годы в кресле руководителя ВАЗа успело посидеть немало начальников. Ниже рассмотрены лишь некоторые, особо яркие личности.

### Виктор Поляков



В. Поляков.  
«Папа»  
АвтоВАЗа

Так называемый «Папа» завода. Первый и последний по-настоящему хозяйственный человек и ответственный руководитель, о котором до сих пор ходят легенды. Превзойти его по качеству работы на данный момент не смог ни один руководитель. Руководил очень жестко, но справедливо, отдаваясь работе с фанатизмом. Порой своей одержимостью заебывал даже вышестоящее начальство, отчего то срало кирпичами. Успел побывать министром промышленности СССР, где вызывал баттхерт лишь своим присутствием, заставляя бюрократический аппарат работать. За это в итоге был снят и с понижением отправлен [экспертом в моторный институт](#). Люто, бешено [ненавидим](#) москвичеводами, поскольку именно во времена его руководства Министерством автомобильной промышленности СССР заводу [АЗЛК](#) вместо финансирования и разрешения на внедрение уже разработанных новых моделей автомобилей был предоставлен убедительно сочный [хуй](#), что в итоге и привело оный к [краху](#). До последних своих дней постоянно терся на заводе, контролируя работы по проекту «Калина». И хотя особой пользы от него не было, старичка не гнали с цехов из уважения.

1 июня 2004 года, на девяностом году жизни, «Папа» благополучно принял ислам. По завещанию был похоронен в Тольятти. Перед захоронением был провезен от начала и до конца главного конвейера завода, который по этому случаю даже прекратил работу. Попрощаться в этот момент с «Папой» вышло почти ползавода, что [символизирует](#).

### Владимир Каданников

Первый постперестроечный директор. [Титан масштаба жигулей](#) Возглавил завод еще на закате совка, в конце 88-го. Узрел профит, который можно получить с завода. Активно набивал карманы [баблом](#), проворачивал левые схемы [гешефта](#). Есть подозрения, что делал это на пару с Березовским. Хотя некоторые говорят, что БАБ просто кинул Каданникова в то время, воспользовавшись доверием. Вытащил завод и всю область из постперестроечной жопы и развала совка путем взятия [кредитов](#) у новоиспеченных местных банкиров и решения проблем на стрелках у бандитов. Также провернул операцию по наёбыванию Нерезиновой в плане налогов, после того, как ЕБН зажал бабло на выпуск «чирика» (ВАЗ-2110). Этот момент почему-то считают «государственным вливанием денег в АвтоВАЗ», хотя государство на тот момент не дало ни копейки, а просто забило большой болт на завод и весь город, грабя и деля корованы от бывшего СССР. Завод же не платил Москве налоги аж до 1993 года.

В 92-м был даже такой момент, когда Каданникова хотели назначить ни много ни мало — Председателем Правительства Российской Федерации. Однако Кадан отказался, поддержав Гайдара.

В 1996 году правительство, узрев такую крупную фигуру в море бизнеса, назначило его первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации, дабы прикормить и вернуть таки должный гешефт, счетчик по которому уже набежал немалый. Несмотря на доступ к большим деньгам, вел довольно скромный публичный образ жизни. Был случай, когда его даже просили «одеться попримечнее», чтобы не позориться перед высокими людьми [пруфлинк?]. Все годы лоббировал производство Лады и прочих отечественных разработок в правительстве и воздвигал новые модели на верфи, несмотря на то, что правительству было похуй. В основном именно благодаря ему весь российский автопром все еще имеет свои какие-никакие разработки и материальную базу. Признал наёбывание Нерезиновой в плане налогов, договорился о выплате долга. И **таки выплатил его!**



В. Каданников

Был в самой гуще событий, когда зарождался бандитский рынок, переделы собственности и прочие убийства руководителей в стране. Каким образом выжил — большой вопрос. Видимо, умел договориться с бандитами и родным правительством одновременно. Именно с этого времени берет начало легенда «Тольятти засыпал под звук автоматных очередей».

27 октября 2005 года внезапно ушел из совета директоров, чем озаменовал приход московского руководства на ВАЗ. Причина — якобы уход на пенсию, но мы-то знаем.

В одном из очень немногих интервью, которое он дал после отставки, сильно **доставил**, сказав про Тольятти, что ему неприятно там бывать.

Такие дела.

### Алексей Николаев



Преемник Каданникова. Ничем особым не выделялся, продолжал курс становления новых моделей на заводские верфи. Точно также набивал карманы в свою пользу, проворачивал левый гешефт, контролировал вклад профита в производство для дальнейшего продолжения гешефта. Покинул пост по решению совета директоров в 2002 году, так как в силу возраста уже не мог полноценно руководить. Именно при нем началась четырехлетняя операция государственного уровня по выпиливанию бандюков-беспредельщиков вокруг завода, которые уже стали угрозой для многих структур области.

### Виталий Вильчик

А. Николаев. Преемник Николаева вплоть до внезапного прихода москвичей в 2005 году. Контролировал вклад денег в строительство цеха «Калины» и модернизированную «десятку» под названием «Приора». Имеет большой опыт в производстве. После кризиса назначен лопухнувшимися московскими менеджерами одним из главных разгребателей получившихся на заводе говн. При ознакомлении с документами о московских откатах и распилах, к которым он по статусу получил доступ, едва не принял ислам от увиденного [1]



В. Вильчик.

Единственный топ-производственник на заводе, имеющий некоторый авторитет среди работников предприятия. На других топов работники смотрят как на сами знаете **что**. Прежних сил и энтузиазма, из-за почтенного возраста, уже не имеет, поэтому многие говорят, что после его ухода москвичи могут встрять капитально.

### Игорь Есиповский



У руля предприятия был самое короткое время за всю его историю — с 22 декабря 2005 по 2 августа 2006 года. Ездил на БЧД со свистелками и перделками. Был подготовительной фигурой по будущим распилам и откатам. Прощупал и подготовил почву для высадки следующих московских президентов, перевел денежный поток с ВАЗа в Нерезиновую, пересмотрел отношения с прежними дилерами, в результате чего многие из них приняли ислам. Заложил камень на могилу неизвестного завода, набил карманы баблом и благополучно ушел на должность губернатора Иркутской области, после того, как прежний губернатор внезапно подал в отставку, что как бы намекает нам...

И. Есиповский

Предприимчивый директор.

Совершил экстерминатус себя 10 мая 2009 года на буржуйском вертолете «Белл-407». Есть подозрение, что занимался в тот момент **VIP-браконьерством**. Ходят непроверенные слухи, что его сбил медведь из комплекса «Игла».

### Владимир Артяков

Сменил в кресле Игоря Эдуардовича. Москвич по национальности и вроде как родственник Путена (По слухам, Муж сестры жены ВВП). Нагло, со столичным шиком, ездил на завод все на том же БЧД со свистелками и перделками, пугая по утрам бабушек и спящих людей, чем поверг весь город в шок и вызвал нехилое бурление говн общественности в сумме с лютой ненавистью. Начались массовые жалобы мэру, после которых БЧД мигалку таки выключил. Задекларировал свои скромные доходы на посту президента ВАЗа — всего лишь 1,5 миллиарда

рублей за год [2]. Продолжал активный распил под предлогом «развитие отечественного производителя». Любитель перелетов домой — в любимую Нерезиновую, чей чартер оплачивался из счетов завода. В 2007 году внезапно был назначен губернатором Самарской области на место также внезапно ушедшего Титова. Полетав в Нерезиновую несколько раз, понял, что делать это из одного часового пояса в другой крайне неудобно и предложил идею — перевести все стрелки часов на московское время. Новость вызвала неимоверное бурление говн в области, но когда и кого интересовало мнение **народа**? Переход на московское время протолкнул в 2010 году, подделав результаты «соцопроса» жителей региона, среди которых едва не 70% люто, бешено желали введения московского времени. Данное нововведение вызвало небывалую ярость в интернетах и IRL. В области зафиксировали сильный рост антимосковских настроений: народ грозился специально прокатить всех кандидатов от ЕР на осенних выборах и таки да, **прокатил**, до кучи прихватив кандидата от ЕР в мэры. Результат — массовый баттхерт в верхах.



В. Артяков  
Гордость  
ВАЗа.

Прожег неимоверное количество денег области в кресле ее главного властителя. Вел шикарный образ жизни, построил себе бронированный мерседес за баснословную сумму денег из бюджета области [3]. Имел в подчинении собственную службу милиции, с помощью которой пытается прессовать несогласных. Заткнул рты всей прессе в области, в результате чего она писала лишь хвалебные оды о нем. Несмотря на все улики по растратам и распилам, продолжал сидеть в кресле губернатора. Попытка наезда на него прокуратуры обернулась фейлом. Причина же проста — почти родственные связи с высшим руководством страны.

После выборов Путина таки снят с должности за обосрамс на них и заменен бывшим главой Мордовии. Новый губернатор еще не изучен, но уже не раздражает народ как прежний.

### Борис Алешин



Б. Алешин  
Хитрый  
директор.

Ловко заменил пустующее кресло руководителя завода в 2007 году. Также москвич. Поняв, что действия прежних царьков вызвали нехилое бурление говн в обществе, чуток поумерил ЧСВ — убрал в гараж vip-кукурузеры с перделками и свистелками и засел за руль вазовского «Премьера». Однако это не помешало ему довести количество вице-президентов до количества, когда уже было неизвестно, а сколько их уже вообще?

Знаменит постоянным кормлением обещаниями о лучшей жизни и небывалой скорой модернизации завода и вообще — Нью-Васюки... Фактически же занимался все тем же — грузил деньги в чемоданы. Принял участие в распилах тех самых 25 миллиардов под видом госпомощи заводу. Поняв, что завод загнан в жопу, а отвечать за содеянное придется ему, летом 2009 ушел на покой под видом перехода на новую работу. Именно при его правлении завод скатился по всем показателям и оказался в такой заднице, в которой никогда не был за все 40 лет своей работы.

На данный момент является генеральным директором Центрального аэрогидродинамического института имени Жуковского. По сути — прожигает уже там и разворовывает все, что не привинчено болтами, зарабатывая графу в трудовой книжке дополнительно к очередным сотням нефти. Также замечен в устраивании на новые рабочие места подельников. Когда Алешин только-только появился в ЦАГИ, и его территорию охраняла наша красногвардейская армия (лето-осень 2009), существовал очень доставляющий факт. Он путешествовал по режимному закрытому предприятию под охраной 2 умелых бойцов с автоматами, как на самой территории между корпусами, так и внутри зданий. С учетом тех стоицот солдат, которые постоянно находились по периметру, чувствуется, что это все неспроста. Впрочем, в последнее время Алешин не особо часто желает покидать ДС, чтобы ездить на работу в ближнее замкадье. Тащемта городу Жуковскому не так давно присвоено звание Наукограда, несмотря на то, что наукой там и не пахнет. В 2015 ушёл в зампрезы ОАК, а ЦАГИ **вновь командует бывший** директор.

### Игорь Комаров

Летом 2009 был банально кинут на амбразуру в качестве антикризисного менеджера. Высрав кучу кирпичей, он таки принялся разгрести vip-говно своих коллег — сократил вице-президентов по распилу бабла в два раза, урезал чартеры в Нерезиновую, выпиздил нахуй часть родственников из топ-верхушки, а смещенного Вильчика вновь нехило поднял по службе, ибо понимал, что без него всем пиздец. В это же время на завод вдруг стала набигать генеральная прокуратура с проверками распилов и откатов, что в итоге не привело ни к каким результатам: проверки доказали нецелевое расходование средств и откаты в московской команде, но... где посадки?.. Где посадки, я вас спрашиваю?! ©



И. Комаров  
Разгребатель  
говн.

На данный момент в обществе имеет статус какого-никакого антикризисного менеджера, что, впрочем, не мешает ему оставаться «москвичом» в глазах работников завода. В феврале 2010 года назначен в совет директоров ВАЗа в Москве, чем вновь подтвердил репутацию кресла ВАЗа как перегоночного пункта к успеху начинающего партийца ЕР. Из всех предыдущих московских царьков является самым адекватным. По оф. данным средняя з/п выросла с 16214 р. до 19777 р. (на 21,9% с 2009 к 2010). И при этом АвтоВАЗ впервые за хуеву тучу времени показал прибыль. В чем секрет успеха, спросишь себя ты? — а в сокращении 23577 юнитов. Как ни странно, но ты, дорогой анонимус, удивишься еще и тому, что завод стал при этом производить и продавать в 2010-м OVER 100000 машинок. Больше чем в 2009-ом.

### Бу Андерссон

На стыке 2013-2014 годов на завод пришел швед, успешно выпиливший Волгу с ГАЗа, а до этого поруководивший закупками в General Motors. Одно из первых его решений — выставить на мороз 7500 человек. Как офисного планктона, так и цеховых держателей ключа и лома. Непричастный народ запаса попкорном,

причастный — задумался. В 2016 выпилен с поста.

## Профсоюз

Рассказывая о боевых заводских буднях и непомерно героическом труде отдельных его представителей, нельзя не упомянуть и о профсоюзной организации — профсоюз Автомобильного и Сельскохозяйственного Машиностроения - АСМ. Собственно, с западным собратом его роднит только вывеска, а вот внутреннее содержание полностью противоположно. Суть заключается в имитации бурной деятельности защиты прав рабочих, а попутно и прощупыванию обстановки в коллективе, чтобы одним прекрасным утром не получить новый «Марш несогласных». Конторка эта карманная и принадлежит руководству завода, а сам глава профсоюза входит в совет директоров ваза, что символизирует.

Профсоюз всячески имитирует свою деятельность путем выдачи бесплатных путевок в детские лагеря, на лечение в санатории или просто коллективные пьянки на природе. На заседаниях зачастую с помпой рассматриваются вопросы о проблемах доставки людей с работы и на работу, о повышении цен на спецодежду, о том, что слесарю Васе зажали новые перчатки на складе и прочую малобудущую обычных людей ерунду, которая по идее должна решаться внизу на местах, а не на собрании высшего руководства. Сокращения, увольнения и все новые порядки начисления зарплат и премий не в пользу рабочих, всячески поддерживаются, но иногда можно услышать дежурное «нужно внимательно проработать этот вопрос».

Профсоюз заявляет, что в его рядах числится более 90% работников завода. Те оставшиеся 10% причисляются к неграмотным крестьянам, которые еще не осознали всей важности вступления в данную организацию и отчисления ежемесячных членских взносов с зарплаты. Однако даже покрутившись в любом цеху и тесно пообщавшись с людьми, легко можно понять, что цифра 90% выглядит полным пиздежом. Кроме того, с каждым годом приходит молодое поколение, которое видит весь этот цирк и над профсоюзом открыто насмехается.

Забастовки профсоюзом не поддерживаются, даже более того — осуждаются. Когда бастовали несколько участков на главном конвейере летом 2007 года, то тогдашний набигатель Артяков вместе с профсоюзом срочно сообщили во все средства массовой информации, что никакой забастовки рабочих нет, а есть лишь саботаж экстремистов, которые хотят уничтожить предприятие и раскачивают лодку, пытаясь дестабилизировать обстановку на заводе во время проведения важных реформ в стране по плану Путина и курсу партии «Единая Россия». Оно ведь и понятно: требовать повышения зарплаты и улучшения условий труда в этой стране уже считается экстремизмом.

Когда этот бред огласило СМИ, отовсюду полетело говно недовольных и просто открытых насмешек. Забастовку по-тихому рассосали, пойдя на некоторые уступки, а про экстремистов быстренько забыли, уволив правда несколько особо буйных активистов. Частенько сам профсоюз не гнушается открыто заявлять от имени мифических рабочих о каких-нибудь требованиях и просьбах к правительству РФ или организации митингов по типу «трудящиеся, в единомышленном порыве...». Яркий пример — повышение пошлин на подержанные автомобили, когда импровизированный митинг провели прямо в цеху под вспышки фотокамер и телевидения.

Когда же, например, идут реальные стачки в цехах, то пускается деза в СМИ от имени тех же анонимных работников, что мол, никакой забастовки вовсе нет и вообще прекратите порочить светлое имя сытых рабочих. Подобные заявления составлены настолько шаблонными фразами и кабинетным языком, что сразу становится понятно кто их писал. Пустить представителей независимых СМИ в цеха, чтобы те напрямую пообщались с рабочими, профсоюз и руководство завода почему-то запрещает.

## Корпоративная пресса

Представлена газетой «Волжский автостроитель». Выходит один раз в неделю — в пятницу. Является непонятной сборной солянкой современной среднестатистической газеты и коммунистической прессы прошлого века. Не ясно чем это вызвано — желанием подстроиться под читателей разного поколения на заводе или же наличия разнопоколенческого коллектива в редакции газеты.

Основные темы: «как охуенно идут работы в таком-то цеху», «сегодня праздник очередного хрен знает какого по счету подразделения завода», «вот этот сраный мудака захотел вынести 500 килограмм меди, но спалился как школьник», «тут замечательный юзернейм у нас работает», «а теперь о погоде».

Частенько печатают развернутые интервью с руководством завода или города, статистику продаж машин и прочую кошерную информацию, благодаря которой (при желании конечно же) можно делать общие выводы о состоянии дел на заводе и вообще по стране.

После прихода эффективных московских менеджеров редакционная политика стала окрашиваться политическими красками и везде, до раздражения, стали торчать уши одной интересной партии. Газета стала не гнушаться в отдельные периоды открытой пропагандой в духе СССР.

Где-то с 2010 года в выпуске среды появился целый раздел за авторством Сергея Гуревича — помешанного на заговорах бывшего опера, редактора газет, а ныне журналиста завода. Раздел представлял собой анализ происходящих в мире событий и как бы общий и правильный вывод из них. Не смотря на то, что Гуревич порой писал интересные и адекватные вещи, общий же смысл написанного легко сводился к следующим темам:

- Англичанка гадит.
- ZOG правит миром.
- Коварная НАТА.
- Госдеп США уже под вашей кроватью, товарищ!
- Если не Путин, то кто?

- Оппозиция хочет разрушить великую Россию и продать ее США, а ваших детей — на органы.
- Банановые страны — наши союзники.
- Все войны в мире развязаны проклятыми США.
- Россиюшка — последний оплот духовности в мире.
- Поганая ФРС США печатает резаную бумагу и не дает укрепиться рублю!

Легко заметить, что суть написанного повторяет широкий полет влажных фантазий Старикова, Федорова, Кургиняна и прочих сторонников мирового заговора против Великой России. Правда, в отличие от первоисточников, автор все же пишет более мягко и пытается привести хоть какие-то адекватные доказательства своих доводов. Получается хуево. Так, например, после катастрофы суперджета в Индии, автор сделал предположение, что это не с проста и возможно кто-то подгадил из западных завистников. Уход с поста Папы Римского Бенедикта он объяснил решением ZOG — грядут в мире тяжелые времена, поэтому нужен новый Папа, чтобы успокаивать паству. Мутный арест главы МВФ объяснил угрозой обесценивания доллара, поэтому американцы и пошли на такой шаг. В общем, куда ни сунься, всюду заговор жидов, ФРС США и коварной Наты. Но пока есть Путин, то Россия все эти заговоры стойко разоблачает и не дает пасть последнему оплоту духовности в мире. Принцип «Бритвы Оккама» не применяется вовсе: из простой мировой новости раскручивается целый детектив на две страницы газеты про мировой заговор и хитрые планы.

Так же неоднократно был уличен в двойных стандартах: во время «Оккупай Уоллстритт» всячески расхваливал протест «молодежи против несправедливой капиталистической системы ценностей в обществе», когда же случились протесты в Москве 2011-2012 гг, Сергей едва сдерживал возгорание под стулом, описывая «зажравшуюся буржуазию в норковых шубах на деньги госдепа разваливающую Россию».

Обеспокоенный читатель как-то написал Сергею письмо в духе «А ты это все серьезно?», на что получил ответ, что в общем-то да, в целом то Сергей так и думает, но все же приходится накручивать градус до полного неадекватности, ибо наверху требуют план по защите Путина и России от рептилоидов. Статьи проходят жесткую цензуру, поэтому даже просто написать нейтрально нельзя — надо писать о копротивлении и духовности. Все же иногда, в духе того же СССР-стайл, удается протащить сквозь цензурный комитет адекватную мысль. Вообще Сережу это уже заедало и его часто посещают мысли уволиться нахуй.

## Левак

Многие и многие годы завод является кормушкой для хитровыебанных личностей. На заводе распространен так называемый «левак», который в годы кризиса принял просто небесические размеры, чему активно поспособствовала политика руководства московских менеджеров. Левак процветал всегда, но после 2005 года начал расцветать махровым цветом, ибо стал очень активно поддерживаться простыми холопами и начальством всех рангов и служб в цехах, ведь, разогнав «неправильную, бандитскую работу», новое руководство не позаботилось, чтобы обеспечить цеха работой «правильной».

Делается все просто: наворовавшийся экс-начальник создает свою фирму, нанимает пару алкашей, выпизженных с завода за употребление разных жидкостей, покупает два говностанка на грани экстерминатуса, и гордо обзывает свою фирму «Рога и Копыта». Иногда просто сторонняя фирма со связями делает заказ для себя. Заказы чаще перехватывают по связям с самого завода, не пуская его на стадию официального оформления, т. е. «у ворот». Заказчик дает аванс, а по связям на заводе заказывается изготовление железяки, где она без официальных документов изготавливается в свободное время с привлечением необходимого персонала (ИТР сюда тоже входит). После, опять же, по связям или липовым документам, деталь вывозится и предъявляется заказчику. Тот платит оставшиеся деньги, профит распределяется между всеми дольщиками, по заранее оговоренным суммам, все довольны.

Участвуя в данной схеме легко можно увидеть реальное количество людей, необходимых для изготовления любой хрени в этой стране. А суровая реальность такова, что задействуется в 3-4 раза меньшая численность народа, чем по официальным каналам.

Ситуация с леваком достигла своего апогея к 2010 году, когда он составлял львиную долю всей выполняемой работы. Высокое начальство закрывало на это глаза, ибо прекрасно понимало, что «нормальной» работы не было, а специалистов на месте удержать надо. Ситуация напоминала начало 90-х, когда людей просили подрабатывать на стороне, но только не уходить с завода. Потом левак пошел на спад — наконец стали давать «правильную работу».



Милиция грабит корованы.

## Автоваз и политика

«1996: "АвтоВАЗ выпустит седан для чиновников и народный автомобиль для горожан и сельчан", - Так сказал глава правительства России Виктор **Черномырдин**. Он считает, что помощь в размере 15 трлн. рублей, предоставляемая АвтоВАЗу, не только закроет текущие потребности предприятия, но и будет способствовать развитию производства.

1999: "АвтоВАЗ выпустит автомобиль на базе немецкого седана в течение двух лет", - Так сказал премьер Владимир Путин. Он считает, что помощь в размере 13 млрд. рублей, предоставляемая АвтоВАЗу, не только закроет текущие потребности предприятия, но и будет способствовать развитию производства.

2002: "АвтоВАЗ станет конкурентоспособным в течение трех лет" - Так сказал премьер России Михаил Касьянов. Он считает, что помощь в 17.5 млрд. рублей, предоставляемая АвтоВАЗу, не только закроет текущие потребности предприятия, но и будет способствовать развитию производства.

2009: "АвтоВАЗ станет мировым брендом в течение трех лет", - Так сказал вице-премьер России и министр финансов Алексей Кудрин. Он считает, что помощь в 25 млрд. рублей, предоставляемая АвтоВАЗу, не только закроет текущие потребности предприятия, но и будет способствовать развитию производства.

»

— История

[Мария Сергеева на митинге 31.01.2009](#)

Тот самый митинг.  
Маша выносит мозг.

Начиная с **8 апреля 1986 года**, между словами заголовка стало возможным спокойно ставить знак равенства. В этот день **Горбачев** приехал в Тольятти и сделал три показательных заявления:

- АвтоВАЗ — лучший завод ~~Этой Страны~~ Сэ Сэ Сэ Сэр<sup>[2]</sup>;
- Развитие АвтоВАЗа — гарантия развития страны, в 1986 для ускорения этого процесса на завод запилили Научно-Технический Центр (НТЦ) АвтоВАЗ-а;
- И в завершение именно здесь Горби внятно высерал слово «**ПЕРЕСТРОЙКА**».

Результат такого ускорения как бэ намекает.

Теперь в предвыборные обострения любой, мало-мальски уважающий себя политикЪ, выкруивает на фоне одетых в спецовки рабочих завода «**Боже, царя храни! Сильный, Державный**» что-то типа «Сохраним ВАЗ — спасём Отечество!».

Данное действие поциент должен: иступленно рвать тельняшку от кутюр на широкой сытой груди, ронять на неё клочья бешеной пены, словом, биться в пароксизмах как бэ поприотизма за «РусскЫй автопром».

Избитая разводка, когда очередной «Гигант мысли и отец русской демократии» обещает транш на запил модели которая сметёт с лица земли «заносчивую вандербильдиху» ну хотя бы «Renault» в своём классе. Вот. Изречение сразу разносится **журнализдами** по всей стране, вызывая ненависть прулеебов и любителей инопомоек. На деле же, деньги выделяются так же, как и обещания «сдержать рост цен» - то есть никак. А все обещания так же легко забываются после выборов, как и раздаются до них.

На этой политической стезе отметились: Михаил Горбачев, Виктор Черномырдин, Владимир Путин, Михаил Касьянов, Алексей Кудрин. Все действия имели цель — галочку в бюллетень от сторонников или распил выделенных автопрому финансов. В 2009 году деньги таки выделили и распилили на сумму 25 миллиардов. Далее — по нарастающей. А причина одна: верхушка РОЭ и Правительство РФ — друзья детства и вообще



Купи «Ладу», сука!

одноклассники.

Не смогли с лёгким сердцем пройти мимо указанной цели, что тот хороший зять мимо тёщиного дома, и «нашисты» то бишь «Молодая гвардия». В сабжевом ролике ставшая знаменитой эпическим взыванием к народу Жанна, блядь, Д'Арж некто нашистка Мария Сергеева показала, как решит беды Автоваза умная перспективная девушка-политик, вызвав своим выступлением нехилое бурление говн в интернетах. Быдло же услышав призыв справедливо потребовало, чтобы Автоваз научился делать Лады с оснащением и качеством лексуса при цене не более 200 тысяч деревянных, что намекает нам на целевую аудиторию.

Заработать на политической ниве всегда готовы и некоторые профсоюзные активисты ВАЗа, идущие к успеху по карьерной лестнице заводского профорга, по-советски участвуя, в качестве массовки, на съёмках всяких экстренных «массовых митингов в поддержку ввозных пошлин». Причина этому одна — желание «поддержать родной завод в трудную минуту» и заработать плюсики от подлизывания задницы вышестоящего начальства.

Некоторые более продвинутые срут во всяких ток-шоу и интернетах на всяких Авторадио и Йэжу Нерезиновска, обещая всеобщий пиздец, в случае принятия заводом ислама, и обвиняя во всех своих бедах каждого Анонимуса в Этой Стране, начиная с тебя Анон, не желающего сменить дедовскую Ниву на новую Приору, и до Рособоронэкспорта и даже Самого, не желающих принять закон о всеобщей обязательной покупке ВАЗ-ов и отдавать деньги для разворовывания на заводе.

Из-за нежелания сортировать всю эту галиматью и что-то думать и понимать слушатели сгруппировали все эти обещания в кучу и спамят ими весь интернет, теща свое ЧСВ. Особого ФГМ темы достигли в комментах к новостям на mail.ru — 90% абсолютно любых тем новостей заканчиваются лютым срачем Анонимусов, которым злой АвтоВАЗ не дает купить прекрасное иностранное авто за пару десятков килорублей.

Отдельно упоротые вмят завод во всех бедах в стране: начиная от грязных трусов на своем теле и заканчивая космической системой ГЛОНАСС. Идеальная аудитория для троллинга и сбора лулзов.



Любите Ладу, суки!<sup>[3]</sup>

Не смей ругать русские машины!

Мария Сергеева в размышлениях о нелегкой судьбе российского автопрома.

## ГСТО и гарантия

У ВАЗа, как у любого уважающего себя автоконцерна, есть своя сеть дилеров и ГСТО. Пришедшие на завод московские менеджеры сразу объявили всю прежнюю сеть бандитской, а схемы продаж и ремонта — незаконными. Провозгласив курс на упрощение схем, москвичи принялись выкидывать на мороз старых дилеров и ставить в анальную оккупацию оставшихся.

Результатом «удешевления и упрощения» стал практически полный экстерминатус новых дилеров при наступившем кризисе в этой стране, и бардак в сети СТО. Оказалось, что фирмочки по продаже машин жили одним днем и имели за душой уставной капитал в 0 рублей, нехватку которого они компенсировали кредитами. Пострадали также и хорошие, годные дилеры и сети обслуживания.

Во многих случаях приехавшая на ГСТО новая Лада подвергается опасности разукomплектования хорошими запчастями и доукомплектования говнозапчастями. Ведра кирпичей от владельца легко направляются в сторону завода — «ну это же „Жигули“, их пьяное быдло собирало! А что вы хотели за эти деньги?» Известны неоднократные случаи замены годных датчиков с двигателя и аккумулятора на помойные, в результате чего машина после ТО вновь оказывалась на нем через пару сотен км.

Кроме того, с каждым годом все больше чувствуется иномарочный синдром — падение уровня грамотности механиков, которые неисправность отыскать практически не могут, предпочитая менять целиком проблемный узел, ссылаясь на какую-нибудь «заводскую технологию ремонта» или «документацию АвтоВАЗа». Все бы хорошо, но целиком проблемный узел придется подождать пару-тройку недель, в течение которых ваша машина будет стоять под забором. При том, что копеечную запчасть можно купить в ближайшем супермаркете и тут же заменить у первого попавшегося гаражного дяди Васи/Махмуда/Ашота. ИЧСХ, со снятием гарантии на этот узел при следующем обращении. Ибо «заводская технология» не соблюдена и все такое... Лол.



Сферическое ГСТО в вакууме



Он уже ищет что

Бардак объясняется еще тем, что СТО имеет профит от выбивания денег за «гарантийный случай». Суть проста: приезжает на плановое ТО новый автомобиль на гарантии, в ходе которого какой-нибудь датчик или узел меняется на откровенное бракованное говно. После сдачи владельцу машина проедет сколько-нибудь км и встанет у обочины, а владелец вновь окажется на ГСТО, где будет зафиксирован «гарантийный случай». Новая деталь при этом выписывается с завода вместе с баблом за нелегкий труд по перетаскиванию шпал работников ГСТО, плюс вброс говна в и без того хреновую статистику отказов машин.

См. также статью, по  
тут можно отвернуть

Более продвинутые ГСТО вообще не заморачиваются со снятием железяк, а просто оформляют все бумажным путем, так как есть узлы, которые не надо предъявлять на завод в качестве пруфов.

Многие владельцы вазиков забивают на гарантию, чем спасают свои машины от возможного экстерминатуса на местной ГСТО из-за неграмотного ремонта механиков.

Тем не менее, по-прежнему имеются в наличии хорошие, годные салоны и ГСТО, но узнавать о них лучше через отзывы знакомых. Алсо, если ты живешь в достаточно крупном городе, можно поехать на старую, известную, раскрученную ГСТО, имеющую большой стабильный поток клиентов и хорошие объемы продаж. Скорее всего, они не будут встречаться в суде из-за чего-нибудь типа амортизаторов или даже генератора в сборе. Если они еще не занимаются [проебизнесом](#), то они как правило очень дорожат своей репутацией и постараются не допустить [широкой огласки или ваших жалоб](#) в Роспотребнадзор и, тем более, в суд.

## Московское время

«Открыто, среди бела дня, прихватила ВАЗ родня.

Научно шурины шуруют, криво племяши торгуют... Чей же клан и чья семья? Чемезафия, друзья!

»

— Юрий Целиков



Здание заводоуправления.

«...до прихода Рособоронэкспорта на ВАЗе было всего семь вице-президентов. Теперь их около тридцати. На самом деле вице-президенты сами не знают, сколько их сейчас на ВАЗе. Все вместе они никогда не собирались. На улице встретятся - друг друга в лицо не узнают. »

— Юрий Целиков

АвтоВАЗ после перестройки стал для конкретных пацанов в погонах лакомым куском, от которого можно невозбранно занять профит. Стратегия была как и со всеми другими предприятиями, приглянувшимися реальным пацанам: обвинения в неуплате налогов, попытки принудительного банкротства, силовой захват маски-шоу с координацией из Москвы, просто банальная посадка в СИЗО руководителей и прочие вкусности. Анонимус соврать не даст — через это прошли сотни предприятий в стране.

Первый наскок на ваз, был организован в 1997 году под предлогом банкротства за зажатые налоги. Однако Каданников сумел тогда договориться по их выплатам и выплачивал, чем не оставил никакого формального повода — таки закон в то время еще читли.

Второй наскок был организован в 2000 году. Все было серьезнее — в ход пошли с маски-шоу, куча людей от прокуратуры РФ. Но все так же провалилось — обвинить завод в тайной работе от государства по ночам было вершиной маразма.

Поняв, что эту крепость не взять силой, решили действовать иначе. Подготовив к 2005 году более тонкую набигательную базу, Каданникову сделали предложение, от которого он не смог отказаться. Благо в то время живые примеры отказавшихся уже шили рукавицы, а то и просто бежали из страны.

22 декабря 2005 года на заводе считается черным днем в его истории. Фактически, с молчаливой поддержки и согласия руководства страны, был произведен легальный рейдерский захват предприятия людьми в погонах —

типичная картина для российских реалий десятых годов.

После смены совета директоров сразу была организована травля прежнего руководства, которое было объявлено ворами, бандитами, а дилеры и сеть СТО — пособниками в распилах бабла. Прежняя топ-верхушка с ее семьёй вице-президентами была с громким, показательным шумом уволена. Были заведены уголовные дела по «ужасным трагам и хищениям».

Но дальнейшего развития ничего не получило, а вскоре и вовсе заглохло. На место прежних руководителей были посажены московские знакомые менеджеры, родственники, друзья, любовницы и прочие прожигатели бабла в лютых количествах. Параллельно расписывались перспективы, которые ожидают завод и город — запил нового автозавода на 650 тысяч машин, постановка тысячи и тысячи новых моделей авто на конвейер, скорейшая модернизация производства, государственный кредит в 5 миллиардов зелененьких, прекращение воровства и выход на совершенно новый уровень рентабельности.

Первым звоночком пиздеца стали тойоты-кукурузеры, купленные на деньги завода, так как московские жопы не привыкли ездить на чем-то более дешевом. На кукурузеры были, за взятки и откат ментам, установлены свистелки и перделки. Активный отдых новых руководителей поверг город в шок: кучи купленных снегоходов и квадроциклов, кутежи и вёр-блядки на заводской базе «Фортуна». Чуть позже стали известны новые зарплаты топов — от 20 до 70 тысяч евро в месяц + 500 тысяч рублей ежеквартальной премии. В маркетинговой службе завода вдруг стало числиться огромное количество московских ТП, которые приезжали за зарплатой на завод раз в месяц. Ходили слухи, что это московские дети друзей и родственников высшего руководства.



Гордость завода и области

Торжественно был заложен первый камень в фундамент нового завода, который должен был выпускать 650 тысяч машин, потом внезапно перепрофилировался на выпуск 220 тысяч, а после вообще стал заводом двигателей. На бумаге. Завод дальше этого камня упорно не хотел строиться. Чуть позже выяснилось, что камень завода был куплен в ритуальном магазине. На нем, вскоре, местные жители написали надпись «Могила неизвестного завода» и частенько приносили к нему цветы, чем троллили московское руководство. Не выдержав травли, оно камень приказало убрать, что и было сделано путем выкидывания его в ближайшие кусты. Потом, уже при Комарове, камень было приказано убрать на хозяйственный двор проектного управления ваза и прекратить весь тот ебанный стыд.

Распили шли непрерывно: контракт о совместном сотрудничестве с фирмой Магна, впаривание акций на 1 миллиард евро, «мумия с накрашенными губами» - допотопный двигатель от «Логана», запил разработки АКПП.

Все в итоге было сознательно похерено: контракт с «Магной» разорвали, выплатив ей 400 миллионов долларов штрафа, миллиард евро от акций распилили по офшорам, «мумию» похоронили конструктора завода, по хардкору пояснив, что руководство купило хуиту, а автоматический коробас оказался банальным макетом фирмы, которая принадлежала жене Сергея Чемезова — питерского чекиста и друга Путина.



Сотрудничество с Магна.

В итоге за 3 года владения заводом, как раз в момент стука в дверь страны кризиса, новые управленцы просрали все полимеры. После чего внезапно осознав, что отвечать придется им, принялись активно троллить Путина с Медведем, намекая на Пикалево-2. Собственно, кризис лишь приблизил скорую кончину такого руководства — завод с таким подходом даже в сытые годы долго работать не смог бы.

О количестве наворованного и масштабах афер до сих пор достоверно неизвестно. Периодически в СМИ появляются очень скромненькие статьи, которые разрешили в печать: [4]

В дальнейшем на завод была высажена команда прожигателей денег и с французской стороны «для рекомендаций и обмена опытом». Зарплаты и бонусы французам ничуть не уступали в суммах зарплатам московского руководства, а эффективность в улучшении и раздаче советов составляла чуть больше, чем никуда. Что ничуть не удивительно — вытаскивать завод из задницы в планы французозов вовсе не входило, поэтому занимались они исключительно ИБД. К тому же был еще силен баттхёрт от наебалова в миллиард от акций, цена которых оказалась банальной спекуляцией на рынке.



Продажа Renault.

Ситуацию, как это ни странно, вырулили японцы, со временем незаметно убедив совет директоров завода изменить стратегию. После этого французозов чуток задвинули в ящик, начав накачивать руководящие должности японскими менеджерами и специалистами. ИЧСХ, дела после этого пошли гораздо лучше.

**Мсье, знающие толк**

Продажа Renault.

«Первое, что я сделал, - пошел на производство. Рано утром я зашел в несколько уборных и обнаружил, что они очень грязные, а некоторые вообще не работают. Я сказал: "Сосредоточьтесь сегодня на одной вещи - на уборных. Сделайте так, чтобы люди могли ими пользоваться". »

— Бу Андерссон о направлении развития АвтоВАЗа

Пару слов о еврейском менеджменте. Когда завод перешел в руки лягушатников и **анимешников** была призрачная надежда на прогрессивный европейский менеджмент. Если в отношении япошек надежды оправдались процентов на 20, то в отношении французов получилось вообще никуды. Быстро выяснилось, что французские мсье **разбираются** не совсем в том, в чем надо. В покупке годного оборудования они например не шарят, а по техническим вопросам вообще подходит рекомендуется только к японцам. На общем фоне ярко выделиться успели две **интересные личности**:

- **Бу (Бо) Инге Андерссон** — первоклассный уборщик, по совместительству — главный начальник всего завода. Самый запомнившийся заводчанам **француз, который вообще-то швед**. Многократный призер конкурсов среди руководителей — на международной арене, и **специальных олимпиад** — в рамках АвтоВАЗа. Бывший **военный**, со своими **прогрессивными методами** работы. В первые дни работы прославился привычкой ходить по заводу и проверять на убранность и ухоженность: собирал бумажки и окурки, рассовывая их по карманам красным от **щастья** начальникам, проверял на наличие пыли заводские помещения, включая такие от природы чистые производства, как литейка, давал инженерам дельные советы по уборке рабочих мест. Потом решил сам убрать рабочие места и убрал — в прямом смысле этого слова. Сокращение он обозвал «оптимизацией производства», а **миллиарду сокращенным лично Андерссоном** пообещали подобрать другую работу. Руководитель «Ростеха» Сергей Чemezov например **полезлся** самому **Крабе** трудоустроить сокращенных «совсем рядышком» с Тольятти — в Набережных Челнах на КамАЗе. Действительно, всего-навсего 400 километров - какие пустяки. Полезность такой массовой акции, как вышвыривание тысяч работников **на мороз** весьма сомнительна: для работодателя процедура сокращения весьма затратная вещь, ибо после увольнения работнику пару месяцев (а иногда и целых пять) надо платить «бабло за красивое ебло», то есть он будет не приносить заводу деньги, а наоборот. А работать как выяснилось некому — сварочные производства например выводят работать по субботам и воскресеньям, оплачивая эти дни в двойном размере. Также Андерссон выделился, когда разделил отпуск заводчанам на две части. Летом весь завод уходит на «каникулы». Иными словами если раньше работник получал сразу бабла и месяц на отдых в то время года, **жегда-жегел** на какое его записал начальник, то теперь в это время года ему дается только половина и отпусчных, и отпуска. Вторую половину он получает летом, вместе со всем заводом.
- **Жан Колуми**. Прогрессивный французский менеджер, по сравнению с предыдущим сабжем — мелкая сошка, сумевшая **прославиться** на весь завод. Занимал скромный пост **начальника отдела пластмассовых изделий интерьера и экстерьера**. Занимался в основном страданием хуйней, однако в конце мая 2013 **ВНЕЗАПНО** по непонятной причине решил поучаствовать в испытаниях Калины-2. Что заставило его покинуть уютный ламповый кабинет, где ему платили, за то, что он просто сидит — неизвестно, возможно сабжу просто стало скучно. Для начала на трековых испытаниях он высадил водилу из машины и покатался на ней. Это, кстати, уже нарушение — только **специально обученный** водитель имеет на это право. Далее **градус неадекватности** превысил все допустимые пределы: Колуми вылез из машины, посадил водилу обратно за руль и предложил ему **убицца апстену**. Зачем — неясно: одни говорят, что он хотел посмотреть разъебется ли бампер, другие — сработают ли подушки. Охуевший от подвалившего счастья водила попытался объяснить, что во-первых машина товарная и ее не то что разбить — поцарапать нельзя, а во-вторых, что он вообще-то живой, а краш-тесты проводят на манекенах. Колуми, грозя всякими анальными карами таки затолкал водителя в машину и заставил уебениться в стену. Результат: бампер **распидорасило**, подушки не раскрылись, водила — живой. Колуми за такие финты ушами все же **уволнили**, однако за него впрягся Алан Дибун, который тут же сказал, что **ничего плохо не произошло**.

## Спасение Автоваза

«А ещё осенью в России ввели утилизационный сбор на автомобили. Он не коснулся только продукции АвтоВАЗа, потому что утиль не может утилизироваться. »

— Задорнов

**Спасение рядового АвтоВАЗа** — сверхэпичная драма, развернутая правительством и Рособоронэкспортом в 2009 году ради простой вещи: под прикрытием поддержки завода **распилить и откатить**. Была организована массовая информационная кампания в прессе: сообщения и новости в СМИ всегда содержали формулировки, касающиеся автопрома: «спасение», «возрождение», «АвтоВАЗ», «Жигули», являющихся по сути **НЛП**. Пример: [5]

Волжский автозавод "осваивает" государственные деньги с завидной скоростью. Первую порцию правительственных средств "АвтоВАЗ" получил ровно год назад - в конце марта, после того как Владимир Путин побывал на предприятии и пообещал ему помочь разобраться с долгами. Эти деньги кончились спустя всего два месяца.



Спецзаказ Путина?

В середине августа 2009 года завод вновь обратился за помощью к властям, попросив пять миллиардов рублей, а спустя еще месяц увеличил ставку до 12 миллиардов рублей, на соцвыплаты увольняемым работникам. Часть этих денег досталась Самарской области, которая поучаствовала в трудоустройстве сокращаемого персонала.

Наконец, к середине осени "АвтоВАЗ" разработал антикризисный план по собственному спасению, на финансирование которого правительству предлагалось потратить 70 миллиардов рублей. Позднее эта цифра уменьшилась до 50 миллиардов (после того, как Путин пообещал "скостить" часть долгов предприятия), а затем началась разработка нового бизнес-плана...

— [lenta.ru](http://lenta.ru), 24.03.2010

Одновременно в этот момент на завод из СМИ с другой стороны полились огромные реки негатива и провокационных материалов. Почти каждый день СМИ пестрели сообщениями о спаде продаж машин с ладьей на капоте. О том, что продажи машин иностранных производителей упали ничуть не меньше, а иногда даже больше, не упоминалось. На завод, в гости, зачастил [Владимир Владимирович](#) и даже демонстративно купил личную «Ниву».

Однако была мякотка, о которой не сообщалось широкому кругу населения в стране: денег заводу не выделялось. Деньги дали Рособоронэкспорту на безвозмездной и безвозвратной основе, а он уже выдавал АвтоВАЗу под проценты сумму, которую считал необходимой. В итоге же кредит спасения завод будет возвращать не государству, а РОЭ. Он же, в свою очередь, деньги оставит у себя, не вернув государству ни копейки.

Хотя затраты на поддержание подобных производств всегда оправдываются вероятностью социального взрыва, потерей оставшихся технологий, рабочих мест и прочего немногого, что еще осталось у этой страны.

Деньги РОЭ допилит к 2011 году, оставив гигантские долги заводу и нажившись на государственных средствах. Ростехнологии постепенно утрачивают свое влияние и контроль над заводом, который плавно переходит под влияние французов с японцами и старой команды. Это не замедлило сказаться на его жизнедеятельности — завод по-прежнему в жопе, но уже не в такой глубокой.

Тем не менее, и по прошествии более чем трёх лет то тут, то там на форумах поднимается вой о «проклятом Автовазе» и «тольяттинских дармоедах», которые злостно украли добрую сотню миллиардов прямо из карманов честных налогоплательщиков, и продолжают штамповать ведра с болтами вместо нормальных машин. Особенно рьяно возмущаются, как правило, жители [ДС](#) и [ДС-2](#), у которых украли, разумеется, больше всех. В бурных призывах к роспуску производства и продаже завода хоть китайцам оные лица в силу запущенного [ФГМ](#) не в состоянии понять, что управляющая верхушка на заводе состоит из таких же, как и они, москвичей, которыми и были освоены все выделенные миллиарды, а пресловутые «дармоеды» пашут на конвейере за зарплату, которую в Москве получает разве что дворник-гастарбайтер на далёкой окраине.

Такие дела.

## Конкуренты

Основная статья: [Рулесрач](#)

В советское время в общем-то альтернативы продукции Автоваза не было. Более-менее массовым было производство только [Москвичей](#) и [Волги](#). Но все изменилось в девяностые с развалом СССР: АЗЛК, выпускавший москвичи, долго и мучительно умирал и, к сожалению, откинул копыта в 2001 году. А Баржи просто перестали покупать. И тут на сцену вышли подержанные иномарки. Новые тазики успешно конкурировали со старым хламом из Европы и Америки благодаря существенной разнице в цене. А вот с японской праворульной альтернативой оказалось сложнее — рулесрач, появившийся в начале 90-х не утихает до сих пор. Именно между тазофилами и прулями ведется большая часть соревнований в этой дисциплине [специальной олимпиады](#). Однако в последнее время в этот спор все настойчивее вторгаются вездесущие китайцы со своими [картонными телегами](#). И похоже, что именно они выйдут победителями.

## Что же делать?

Сосать лапу. Автопром — это показатель состояния экономики этой страны. ВАЗы не на Марсе собирают, а в правительстве не сидит господин Пэ-Жэ. Можно привести на завод эффективную команду управленцев, но ей не дадут работать множественные проверки контролирующих органов и прокуратуры с правительства, которым надо занести профит, ибо пацанам в погонах не хватает бабла. Про то, чтобы дать что-то решать самим заводчанам речи вообще не идет, ведь всем известно, что люди это быдло.

Автоваз с приходом московского руководства стал одним из инструментов выкачки и распила бабла наравне с Олимпийским строительством в [Сочи](#), бензином, ЖКХ, [национальными проектами](#), [глонассом](#), [нанотехнологиями](#) и прочим [гешефтом](#) в государственных масштабах. *Sad, but true*. На всех руководящих постах находятся руководители-временщики, которые лишь отбывают вахту по пополнению своих карманов. Рабочая неделя трудолюбивого руководства достигает аж трех дней, а в остальное время они летят в любимую



Владимир Владимирович спасает АвтоВАЗ в окружении «правильных» рабочих.



О, Господи...

Нерезиновую чтобы отдохнуть от рабского труда. Естественно, говорить о плодотворном труде тут не приходится. Те же самые процессы происходят практически на всех предприятиях в стране, управлять которыми берутся чиновники — завод становится неэффективным, банкротится и, в лучшем случае, продается, а чаще всего вообще закрывается.

Однако, надежда появилась. Заводом всерьез заинтересовались японцы из «Ниссан» и уже изъявили желание приобрести контрольный пакет акций. Многие «наполеоновские планы» французов были мягко и незаметно подкорректированы японцами, в результате чего появилась надежда на адекватное продолжение работы завода без отверточной сборки, которая грозила заводу еще несколько лет назад. Японцев заинтересовала платформа калины и они ждут результата по продажам на ее базе «Гранты». Если машины будет иметь успех, то платформа будет выкуплена и начнет продаваться на рынках развивающихся стран под маркой «Ниссан», а возможно и «Рено».

На заводе активно, с помощью тех же японцев, внедряются новые стандарты качества и контроля продукции. И, хотя внедрение идет туго, уже внедренная система все же работает и дает свои результаты, что уже хорошо на фоне тотальной показухи в стране. К рабочим постепенно возвращается доверие к руководству, которое, впрочем, уже состоит совсем из других людей.

В 2013 году японо-французы должны получить полный контрольный пакет акций завода, а пивка в виде «Ростехнологий» наконец-то, отвалится от его тела. Что будет с советом директоров, состоящим из «эффективных московских менеджеров», думается, рассказывать не стоит, тут и так все предельно ясно. На данный же момент японцы с французами плавно отводят «Ростехнологии» от управления.

== Это нихуя не интересно. Т.к. дополнено неким, ненавидящим Тольятти и отечественный автопром, предположительно маскалюкой (жителем презервативной), и имеющем слабое представление об устройстве города. Поэтому, дополнено со множественными ошиками. == (и офис, на самом деле уютный, и эмблема вращается, да!, но главный аммиакоградец туда доступа ...не имеет, ибо сей уютный офис, о коем речь ниже, вовсе не в центре города, а на окраине сАмой! что же до мэра, то тот да, сидит, но не в столь уютном офисе, в центре города, и увы - без ладьи)

На самом деле, АвтоВАЗ это ОАО (бывшее ПО — производственное объединение) — открытое акционерное общество «Автомобили ВАЗ» (около 300 предприятий и фирм в России и за рубежом), а сам завод — ВАЗ (Волжский автомобильный завод). Завод лишь часть ОАО, поэтому говорить и расшифровывать «завод АвтоВАЗ» неправильно. Известны были также, например, ПО АвтоЗАЗ (ныне ОАО) и АвтоГАЗ (ныне Группа ГАЗ), а «Москвич» было названием как завода, так и ПО в целом.

Легендарный ВАЗ 2107  
Вместо эпилога

<https://www.youtube.com/v=LWFcxDZZZ10>  
новая модель

Есть еще более злое существо, нежели страшный москвич - это ужаснейший аммиакоградец. Именно эти жуткие существа, угнездившиеся в самом сердце мрачного, серого, выстроенного по линейке города, который пятном зловонной плесени растекся посреди бескрайних, продуваемых ледяными ветрами, волжских степей - истинная причина бедствия людей русских. Именно оттуда тянутся когтистые лапы, вырывающие кровавые куски бабла из изнеженных рук москвича. Именно оттуда тайком ползут склизкие хоботки, чтобы потом впитаться в разбухшие бока Москвы и с омерзительным хлопаньем отсасывать богатства земли русской в мрачные подземелья под серыми коробками домов.

А в сверкающей стеклянной башне посреди города, увенчанной вращающейся эмблемой ладьи, в уютном офисе сидит Главный Аммиакоградец и, попыхивая "Короной Вальведер", усмехается, слушая стоны россиян, проклинающих Москвичей. Шурит раскосые глаза, в которых горит адский пламень, наблюдая, как на экране усыпанного стразами Макбука ползут столбики циферок, каждая из которых - капля крови народа российского.

Но и этого ему мало! И нажимает Главный Аммиакоградец Большую Красную Кнопку, и тот час разносится трубный глас. И страшными серыми муравьями выползают из недр домов простые аммиакоградцы, наполняют улицы, нескончаемой рекой льются в широкие ворота цехов, чтобы там, при свете пламени Преисподней, кривыми, даже страшно подумать из какого места растущими чешуйчатыми клешнями начать сборку ужаснейшего из всех орудий пыток народа русского - ЛАДУ КАЛИНУ.

## См. также

- [Отечественный производитель](#)
- [Отечественный автопром](#)
- [Тазик](#)
- [Нива](#)
- [Калина](#)

## Ссылки

- [Сага об Автовазе](#) — история болезни завода.
- [Про бандитов](#) — сборка статей.
- [Разрешите доложить! Наш продукт не хотят брать!](#) — Сказка про царя, пошлины и Волокушечный Аграмадный Завод.
- [Сага об обиженных работягах АвтоВАЗа.](#)

- Лада — дешевый в обслуживании автомобиль. Аватара представителя сервиса, ЧСХ, символизирует
- Крохотка "Человек и "Лада Калина" (Саша Шкутберри)

## Примечания

1. ↑ В раннепутинские времена, по ящику, один такой заезжий менеджер что-то размусоливал про «эффективное управление, оптимизацию производства» и прочие пошлости. На прямо поставленный вопрос — «Вы на какой машине сами ездите?» тот честно признался -« на „пятёрке“». - " На "пятёрке" BMW", после паузы, добавил сабж. Занавес, хуле.
2. ↑ 1986 год всё же — в те времена Эта Страна пока была частью Союза :)))
3. ↑ Что вы прикопались к милфе, она же привязала ленточку с триколором!



### Just Another Fucking Acronym

14/88 1C 265 A.C.A.B. ADSL AFAIK AFK AISB AJAX Aka All your base are belong to us AMV  
 ASAP ASL ASMR ASUS EEE BAT BBS BDSM BOFH BRB BSOD BTW CMS  
 Command & Conquer Copyright Counter-Strike CYA DC DDoS Delicious flat chest Direct Connect  
 DIY DJ Doki Doki Literature Club! DOS DRM EFG Etc Five Nights at Freddy's  
 Frequently asked questions FTL FTN FTW FUBAR GIF GIMP GNAA GPON Grammar nazi  
 Grand Theft Auto GTFO Happy Tree Friends HBO How It Should Have Ended I see what you did there  
 I2P IANAL IDDQD IIRC IMHO In before Internet Explorer IRC IRL ITT JB (JOP) JFGI  
 Kerbal Space Program KFC KISS Let's get ready to rumble! LFS Livejournal.com LMAO LMD  
 LOL Low Orbit Ion Cannon M4 MacOS Microsoft MILF MMORPG MSX MTV N.B. NASCAR  
 NEDM NES NoNaMe Not Your Personal Army NRB NSFW O RLY? OK OMG OS/2 P. S. P2P  
 Panty and Stocking with Garterbelt



### Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au  
 Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson  
 Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru  
 Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ  
 АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп  
 Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко  
 Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85  
 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник  
 День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки  
 Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром  
 Зацепинг Как в дорогих иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник  
 Конструктор Кравчучка КраЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка  
 Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД  
 Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК  
 Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива