

История компании ФИАТ в СССР и России

Качлаева Мария Нодаровна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Москва, Россия

E-mail: kachlaevamaria@gmail.com

Данная глава посвящена истории автомобильного концерна ФИАТ в СССР и России. Актуальность данного исследования заключается в том, что ФИАТ до сегодняшнего дня остается единственным иностранным брендом, который имеет долгую историю в России, и на котором основывается локальная, мобильная промышленность России.

Первое упоминание об автомобильном концерне ФИАТ происходит в далеком 1916 году. Тогда предпринимателями Рябушинскими был заключен договор на строительство автомобильного завода (Автомобильное Московское общество - АМО). На базе автомобиля ФИАТ 15 ТЕР и был разработан и выпущен первый советский грузовик АМО-Ф-15. [n4]

Но многие считают началом истории ФИАТ в СССР именно 1966 год. В следующем году исполняется 50 лет Волжскому автомобильному заводу АВТОВАЗ в городе Тольятти. Идею строительства машинного завода впервые озвучил председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин.[n1] В 60-ые годы росло не обеспеченное товарами количество денег, и было решено, что выгодным вложением денег для советских граждан может стать автомобиль массового производства.

История поиска партнера в целом засекречена, известно лишь, что к работе привлекли КГБ, в частности Леонида Сергеевича Колосова, корреспондент газеты «Известия» в Италии. [n5] Благодаря его агентуре 8 августа 1966 года был подписан договор между СССР и концерном ФИАТ, и условия были выгодными для обеих сторон. СССР нуждалось в надежном партнере по разработке и выпуску автомобиля: им был выбран ФИАТ 124 - «автомобиль года в Европе» за 1966 год. А в Италии в этот период шла всеобщая забастовка, и контракт с СССР помог концерну поправить свое финансовое положение. Генеральное соглашение было подписано 15 августа 1966 года: подписи поставили глава ФИАТ Витторио Валетта и министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов.

Следующим пунктом стало всестороннее испытание для автомобиля ФИАТ 124. Исходный автомобиль не являлся идеальным для советских дорог, и итальянские специалисты при поддержке советских инженеров доработали седан. В конечном итоге, внешне отличий было минимум, а механизм поменялся полностью, появился ВАЗ 2101. Если для европейца ФИАТ 124 ничем примечательным не запомнился: обычная машина примитивной конструкции, - то, для советского гражданина, это оказалось мечтой, так как ее не нужно ни смазывать, ни регулировать и ни шприцевать.[n2]

В целом была видна перспектива долгосрочным производственным связям в СССР, ведь для итальянцев ФИАТ-124 был лишь фундаментом. Но уже в 70-ые годы мировые экономические и политический потрясения внесли свои коррективы, в результате которых ФИАТ к 80-ым годам почти полностью прекращает сотрудничество с ВАЗ, и следующие поколения машин выпускаются в сотрудничестве с немецким «ПОРШЕ». Специалисты считают, что причиной этому стала прямая конкуренция 1972-1977 годов на европейском рынке, включая также территорию Италии. Это и привело в середине 70-х годов к разбирательствам между СССР и концерном ФИАТ. Во многом советские автомобили превосходили своего прародителя ФИАТ-124. Это вызвало бум популярности, что привело к масштабному экспорту техники не только в страны соцлагеря, но на рынки Западной

Европы и стран третьего мира.[пЗ] Тем самым, с какой стороны не посмотреть: политической, экономической и социальной,- ФИАТ многое дал СССР.

Проведенное исследование показало, что проникновение концерна ФИАТ произошло еще в 1916, и модель итальянского автомобиля была преобразована в советский грузовик АМО-Ф-15, и с 30-х годов разъезжала на территории СССР. В середине 20 века после исчезновения «железного занавеса» именно автомобильный концерн ФИАТ оказался первым иностранным брендом, который попал на территорию СССР. Появление этой компании давало большие перспективы Советскому Союзу в автомобильной отрасли. В итоге ФИАТ помог СССР создать советский автомобиль и построить автомобильный завод в городе Тольятти. Во многом автомобиль ФИАТ 124 был изменен под условия эксплуатации на территории Советского Союза. и тем самым были достигнуты высокие показатели продаж как на советской территории, так и за границей.

Источники и литература

- 1) Замостьянов А. Сталинская гвардия. Наследники вождя. Яуза; Эксмо, 2010
- 2) Исаков В. Пьеро Саворетти: «ВАЗ навсегда в моей душе» // Семь верст, апрель 2011
- 3) Котляров В. Высокой мысли пламень. Тольятти; АвтоВаз, 2000
- 4) Реминский В. А. Первый советский АМО Ф-15 // Наука и техника, март 2005
- 5) Тарасов И. Работа «под крышей» // Спецназ Росси №1 (124), январь 2007