



Причинами той печальной картины были часовой завод и построенный мост через Каму. Всплеск спроса на «Командирские» закончился в 2001-м, после чего «Восток» столкнулся с трудностями сбыта. К этому добавились проблемы с персоналом. Появление моста избавило Чистополь от

и «площадка часового завода», как ее называют местные. Еще в начале 1990-х на базе ЧЧЗ «Восток» было создано несколько предприятий, и сейчас в его корпусах работает несколько десятков фирм самого разного профиля. Они выпускают водо-

производства «Ракеты», «Мактайма», «Зари». Нечто подобное ожидал встретить и в Чистополе. На деле же попал в сконцентрированное, но поддерживаемое в идеальном состоянии и порядке предприятие.

### «Часовой завод в миниатюре» занимает несколько тысяч квадратных метров площади и насчитывает 450 сотрудников

проблемы транспортной недоступности, часть населения стала ездить работать в Казань. В результате доходы градообразующего предприятия резко пошли в низ, а с ними и все остальное.

Однако с тех пор Чистополь адаптировался к новой ситуации. Город совершенно непохож на провинциальное захолустье: дома сияют, отстроен новый стадион, средний возраст авто моложе, чем на улицах Москвы. Адаптировалась

счетчики, автомобильную аппаратуру, приборы для военных и даже тротуарную плитку. Часовое производство является лишь одним из многих, не самым большим по выручке, хотя и одним из крупнейших по составу сотрудников.

Во времена расцвета в Чистополе выпускалось до 280 000 часов ежемесячно, сейчас — около 20 000. Можете представить сокращение любого предприятия в 14 раз? Я видел «ужатые»

#### ПРЕДЕЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

В 2009-м году часовое производство прошло через процедуру банкротства. В Пензе, Угличе и Москве финалом стало закрытие заводов. В Чистополе нашлись люди, которые решили попытаться сохранить предприятие, вложить в него свои деньги и силы. Ими стали Сергей Тищенко, Иван Грачев и Владимир Мосин. Все оборудование, когда-то рассредоточенное по нескольким корпусам на огромной территории, было собрано в одном корпусе. Бывшие многочисленные трибо-колесные и платинно-мостовые цеха, цеха и участки по выпуску корпусов, циферблатов, стрелок, балансов, а также гальваника, сборка, ОТК и склад разместились на трех

# ЧИСТОПОЛЬСКИЙ ЧАСОВОЙ: ВПЕЧАТЛЕНИЯ ЭКСКУРСАНТА

«Не ожидал» — самая точная фраза, которой можно описать впечатления от январской поездки в Чистополь. Не ожидал прокатиться на шикарном поезде, не ожидал увидеть столь цветущий город, и уж точно не ожидал увидеть то старание, с которым здесь относятся к часовому производству.

ТЕКСТ: Вячеслав МЕДВЕДЕВ

#### КУЛЬТУРНЫЙ ШОК

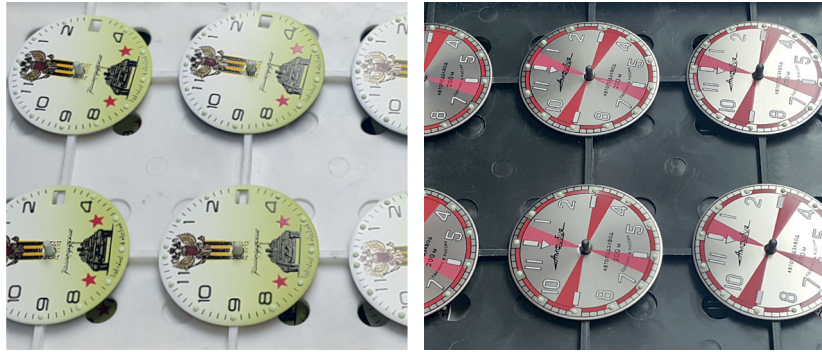
Билеты в Чистополь я взял в последний момент, за 8 часов до отхода поезда. Январь — один из самых плотных рабочих периодов, и выкроить 2 дня, чтобы приехать на 70-летие бывшего генерального директора «Востока» Владислава Цивилина, было очень сложно. Однако за пару дней до события сразу несколько человек позвонили и практически скомандовали: «бросай все и поехали, не пожалеешь!»

В поезде меня ждал настоящий культурный шок. Когда-то я бывал в

Чистополе настолько часто, что персонал вагона-ресторана фирменного поезда «Татарстан» знал меня в лицо. Но с тех пор прошло больше 10 лет. Теперь в Казань ходит новый двухэтажный состав. Я специально взял билет на 2-й этаж, на верхнюю полку. Как и любую госмонополию, РЖД принято ругать. Но в железнодорожной системе многое поменялось. Вполне удобный сайт, электронные билеты, на завтрак — омлет-блины-каша в купе, комфортные вагоны с биотуалетами и прекрасной шумоизоляцией, чистое белье, wi-fi и телевизоры... Кстати, ваго-

ны отечественные — сделаны в Твери. Поезд стал только началом поездки. Знать, что к 1000-летию Казани город отстроили лучше Москвы, — это одно, а увидеть своими глазами — другое. Если кто не был, рекомендую съездить, это краше большинства европейских столиц! И полный шок вызвал Чистополь. Город преобразился до неузнаваемости. В середине 2000-х он находился в явном упадке: облезлые дома, старые авто и городская гостиница, про состояние которой печатными словами рассказать нельзя.





этажах бывшего сборочного корпуса, и начали работать практически с нуля.

«Часовой завод в миниатюре» занимает несколько тысяч метров площади и насчитывает 450 сотрудников. Сделать его меньше не получилось. По словам генерального директора Сергея Тищенко, это минимум, ниже которого опуститься нельзя: уберешь хоть один из имеющихся станков — и разорвется технологическая цепочка.

Таким образом, даже максимально ужатый «Восток» существенно крупнее большинства швейцарских мануфактур.

### Сегодняшние акционеры и руководители завода сами начинали в цехах завода и прекрасно понимают его потребности

Причина в том, что здесь действительно полный цикл производства часов. В Чистополе делают корпуса начиная с вырубки заготовки из металла до полировки, гальваники и финальной сборки; наносят рисунок на циферблаты, в том числе — светомассу; изготавливают колеса, балансы и даже спирали. Все это не от хорошей жизни: в отличие от Швейцарии, в России не существует поставщиков комплектующих, и выживание предпри-

ятия зависит от способности опираться на собственные ресурсы.

Большая часть оборудования работает еще со времен СССР, часть была куплена в 1990-х и начале 2000-х у закрывавшихся других часовых заводов. Хотя финансовое положение предприятия далеко до шикарного, здесь стараются по возможности обновлять станочный парк. Последним приобретением стал пятикоординатный обрабатывающий центр. Денег хватило на китайский, но это не важно: со своими задачами он справляется прекрасно. По возможности

делается обновление помещений, прежде всего тех, где работают люди.

Кстати, здесь стараются заботиться о сотрудниках — и для работы, и по быту созданы очень хорошие условия. Средняя зарплата составляет 25 000 рублей. Много это или мало для Чистополя? В Чистополе есть предприятия, где платят в полтора раза больше, а в часе езды — Казань. Персонал — главная проблема часового завода. Расходы на оплату



труда превышают половину общих затрат предприятия, при этом найти специалиста нужной квалификации в бывшем городе часовщиков оказывается проблематично. Часовое производство очень специфичное, чтобы научиться многим операциям требуется значительное время, а заменить человека роботом невозможно. И если с точки зрения станочного парка выпуск может быть увеличен в 3-5 раз, то такой рост очень быстро упрется в человеческий потенциал.

В ассортименте завода — старые-добрые «Командирские» и «Амфибия». В свое время чистопольские часы были более чем известны в мире, и определенный спрос сохраняется до сих пор. Например, китайские туристы интересуются именно часами с аутентичными российскими механизмами. Значительная часть механизмов поставляется российским и зарубежным компаниям, собирающим часы под своими марками. Помимо стандартной комплектации, здесь делают и механизмы с различными вариантами декорирования: синие винты, шлифовка и т.д.

Сегодняшние акционеры и руководители завода сами начинали в цехах «Востока», и прекрасно понимают потребности производства. Их любовь к часовому делу — одна из причин, по которым предприятию удается держаться на плаву. Достоинство уважения, насколько много сил и средств здесь инвестируют в качество. Например, не поскупилась на затраты и прошла сертификацию по системе ISO-9000, а служба контроля качества является одним из самых серьезных подразделений на предприятии. Каждый механизм проходит тестирование на протяжении 7-10 дней, а тщательности предсборочного визуального контроля корпусов и циферблат позавидуют большинство швейцарских фабрик.



Собранные часы обязательно тестируются на водонепроницаемость. Часть испытательного оборудования осталась со времен «большого» завода, а недавно были закуплены более современные промышленные приборы, которые позволили выявить и устранить ряд недочетов. Заводчане понимают важность

они отмечали очень серьезное отношение к производству. По их отзывам, уровень качества механизмов оказывается вполне приличным для своей цены.

Но не буду говорить, что в Чистополе все идеально. Экономика предприятия колеблется около точки безубыточности. По словам Тищенко, при нынешних ценах

### Значительная часть механизмов поставляется российским и зарубежным компаниям, собирающими часы под своими марками

высокого качества продукции, и охотно сотрудничают со своими покупателями над совершенствованием механизмов.

#### В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Во всех вопросах, касающихся производства, чистопольцы заслужили самых высоких оценок. Они сумели не просто сохранить завод, но и занимаются совершенствованием механизма. Четкость работы и безупречный порядок в цехах завораживают. В январе этого года на предприятии побывали представители сразу нескольких заказчиков — сборочных компаний, и все

(примерно 1200 на «Командирские» и 700 на механизмы) она находится около 25 000 часов и механизмов в месяц. Сейчас получается продавать порядка 20 000. В прошлом году закрыть разрыв помогло Министерство обороны, которое заказало 40 000 часов. Внимание руководства сконцентрировано на производстве и не хватает на маркетинг. Большие проблемы с квалифицированным персоналом, особенно в части дизайна, инженерных кадров, того же маркетинга. Без дополнительного стимулирования известность «Командирских» постепенно слабеет.



Чтобы повысить цену и спрос на продукцию, нужны серьезные усилия по продвижению. Причем не только конкретно «Командирских», но и российских часов как таковых. У финансистов принято, что инвестиционный рейтинг компании не может быть выше инвестиционного рейтинга государства, в котором она базируется. Интерес потребителей к продукции конкретной марки тоже определяется общим имиджем товаров, сделанных в стране.

Вторая проблема — обновление модельного ряда. Чистопольцы умеют производить, но здесь всегда не хватало людей, способных определить, какая продукция будет востребована рынком, и разработать новый дизайн.

Что-то, что сложно для одной компании, по силам объединению. Сейчас удачный момент для возрождения старых советских марок, причем повышение имиджа российских часов одинаково выгодно всем участникам рынка. Сегодня сборочные компании испытывают сложности с поставщиками комплектующих, а многие оптовики хотели бы иметь собственные марки, чтобы не зависеть от брендов. Вполне возможно, что интеграция могла бы оказаться выгодной для многих операторов рынка. У одних есть опыт, понимание рынка, у других — 75-летний опыт производства механизмов и часов. Если взяться за дело, то через пару лет мы вполне сможем восторгаться отечественными часами, как сейчас — отечественными вагонами.