



«МОСКВИЧ» ВЪЕЗЖАЕТ В РЫНОК

Время бежит быстро. Вот уже скоро семь лет, как генеральный директор Производственного объединения «Москвич» Б. П. Коломников рассказал читателям журнала [см. «Наука и жизнь» № 4, 1985 г.] о начинавшейся в то время коренной реконструкции АЗЛК и о новой модели «Москвич 2141», которая еще только готовилась к производству. Сегодня для завода эти события — история: уже стали привычными новые производственные корпуса реконструированного АЗЛК и сбегающие с конвейера новые «Москвичи», сегодня их выпущено более полумиллиона.

Реконструкция завода была едва ли не самым важным событием всей его жизни и уж наверняка самым масштабным в части объемов строительства, финансовых вложений, изменения традиционных технологий. Недалеко от продолжавшего исправно работать старого АЗЛК был построен по сути дела новый завод, в несколько раз превосходивший старый по размерам и в面貌ивший последние достижения мирового автомобилестроения.

Еще только завершалась генеральная реконструкция завода, а Производственное объединение «Москвич» уже начало планировать и осуществлять новые крупномасштабные акции, направленные на увеличение выпуска автомобилей, на освоение новых моделей, а главное, на то, чтобы грамотно и с выигрышем использовать в условиях рынка отличные стартовые возможности.

О том, что сделано в Объединении за последние годы, о его планах и проблемах в беседе с корреспондентом журнала рассказывает заместитель генерального директора ПО «Москвич» В. Н. СОКОЛОВ.

— Нашим читателям несколько лет назад было рассказано о проектах реконструкции АЗЛК. Очень хотелось бы услышать от Вас, Валерий Николаевич, в какой мере реализованы первоначальные планы.

— Когда говорят, что в процессе реконструкции недалеко от старого завода был построен новый, то в этом, думаю, нет преувеличения. Вот лишь две цифры: в 1965 году производственные площади АЗЛК составляли 330 тыс. кв. м, сегодня, если считать вместе с новым моторным корпусом, который вскоре вступит в строй, общая производственная площадь завода — 1010 тыс. кв. м. Думаю, эти цифры многое скажут людям, которым в их жизни пришлось пройти испытание капитальным строительством и освоением производственных мощностей.

В становлении нового АЗЛК можно отметить несколько этапов. В начале 70-х годов был построен новый сборочный корпус

(площадь 228 тыс. кв. м; для сравнения — площадь помещений в типовом пятиэтажном школьном здании — 5 тыс. кв. м), и в него перенесли сварку кузова, окраску и главный конвейер сборки нашей предыдущей модели — 2140. Кстати, именно это огромное, почти километровой длины здание видят пассажиры метро, когда поезд, следующий из центра, выходит на поверхность и приближается к станции «Текстильщики». В 1985 и в 1986 годах вошли в строй еще два крупных корпуса: прессовый (65 тыс. кв. м) и, как его кратко называют, МСП, корпус механосборочного производства (127 тыс. кв. м). Хочу заметить, что сегодня прессовое производство — один из главных участков любого завода, выпускающего легковые автомобили. Потому что сегодня кузов автомобиля собирается из деталей отштампованных из тонкого (0,7—0,9 мм) стального листа. В их числе много деталей сравнительно небольших и немало

крупных, таких, как крылья, крыша, капот, боковины, пол, двери.

— Вы, кажется, хотите подчеркнуть слово «сегодня», когда говорите про кузов, собранный из штампованных металлических деталей. А разве «вчера» было иначе? Или «завтра» кузов будут делать по-другому?

— Именно так — завтра, думаю, кузов будут делать по-другому. Но об этом, пожалуйста, я скажу чуть позже. А сейчас отметим, что нужной формы кузовная деталь, например, крыло или капот создается не одним ударом, а после нескольких последовательных операций штамповки — формообразование должно идти постепенно, без резких изгибов, из-за них стальной лист может просто рваться. Чтобы читатель почувствовал масштабы прессового производства, приведу несколько цифр: кузов модели 2141 собран из сотен штампованных деталей, в их числе 26 крупных.

— Но ведь работа таких масштабов выполнялась и раньше — и до реконструкции на АЗЛК был прессовый цех. Для чего нужно было создавать новый?

— Чтобы понять это, лучше всего было бы посмотреть оба прессовых производства — старое и новое. Любой человек при этом сразу же заметил бы колоссальные различия, которые прекрасно отражены в общепринятой уже формуле «Гуманизация труда». Новый прессовый корпус АЗЛК, думается, не уступает аналогичным цехам лучших западных автозаводов — огромные просторные залы, автоматизированные линии мощных прессов (высота типового пресса 11 метров, усилие до 1600 тонн, 9 автоматических линий), большой автоматизированный и компьютеризированный склад готовых деталей. В цехе порядок и чистота благодаря совершенной системе сбора от-

ходов — обрезки стального листа сразу же уходят в подвальное помещение, здесь они спрессовываются в брикеты и отправляются на переплавку. Стальной лист без прикосновения человеческой руки проходит по линии мощных прессов, быстро превращаясь в готовую деталь.

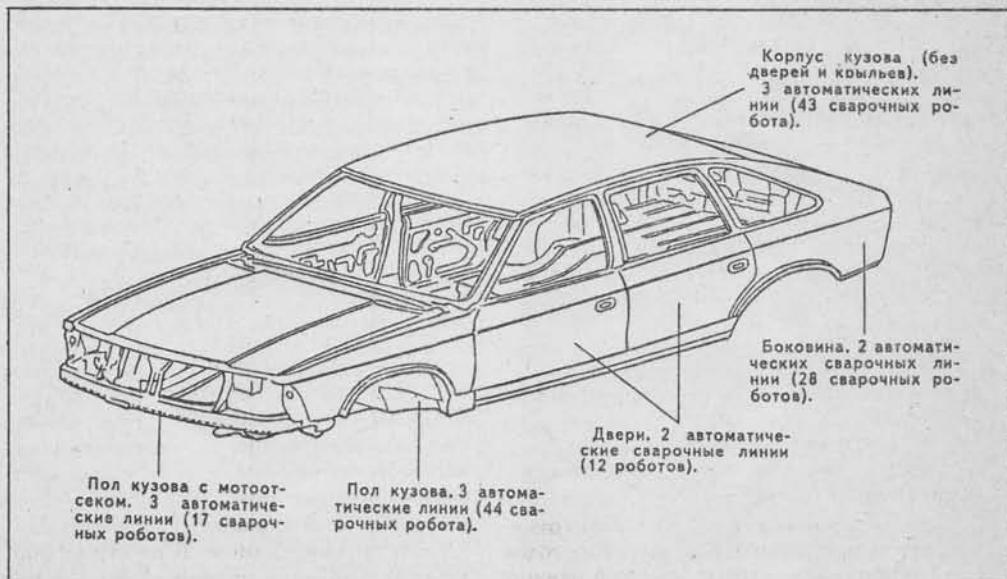
— В числе основных достоинств нового прессового производства вы назвали склад. Чем он заслужил такой почет?

— Роль автоматизированного склада в данном случае действительно очень важна. Я уже говорил, что только для модели 2141 штампуется 26 крупных деталей, а линий прессования — десять. Периодически, строго по графику, каждая линия переходит с выпуска одной детали на другую. Для этого с помощью мостовых кранов меняют штампы, переналаживают сами прессы. Это непростые и не очень быстрые операции, их стараются делать пореже. Вот почему ту или иную деталь штампуют с большим запасом, хранят эти запасы на складе прессового корпуса и по строгому графику подают в цех сборки кузовов. Думаю, что привычное слово «склад» здесь требует пояснений — это стеллажи общей высотой с шестистатчайшим дом (около 18 метров), они занимают площадь 5400 квадратных метров, каждая секция на стеллажах имеет свой код, в секциях находятся контейнеры с определенными деталями, и все это в точности известно компьютерной системе управления. По ее команде штабелер берет

На сварке кузова, входящих узлов и деталей, установлено:

— 14 автоматических линий сварки
— 13 механизированных и автоматизированных линий сварки
— в них 193 сварочных робота.

Всего в цехе установлено 250 разных роботов.





Склад готовых деталей прессового производства.

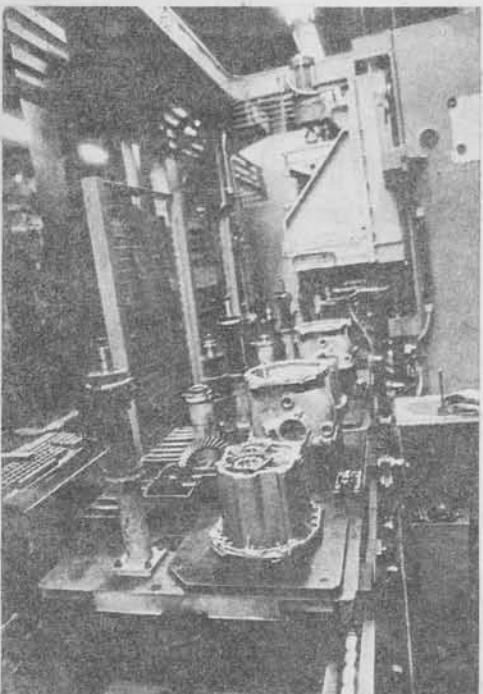
из секции контейнер с нужными деталями и отправляет их в сборочный цех.

— Впечатляет...

— Не меньше, думается, должен впечатлять и второй основной корпус, появившийся в результате реконструкции — корпус механосборочного производства. За этим скромным словом стоит автоматизированное изготовление большинства деталей и узлов ходовой части автомобиля: коробки передач, рулевого управления, элементов подвески, сцепления, шарниров равных угловых скоростей — самого сложного узла переднеприводного автомобиля (см. «Наука и жизнь» № 10, 1990 г.). В огромном корпусе МСП (его длина 630 метров, ширина 144 метра, по площади это 12 футбольных полей) установлено несколько десятков автоматических линий, в них входят сотни токарных, фрезерных, шлифовальных и иных автоматов. В общей сложности они изготавливают 160 разных деталей, выполняя в сумме несколько тысяч операций. И все это в основном тоже без прикосновения человеческой руки — деталь начинает свой путь по автоматической линии с заготовки, обрабатываясь на очередном станке она автоматически передается к следующему, закрепляется, проходит дальнейшую обработку и опять передается дальше. При этом регулярно и автоматически контролируется качество обработки, осуществляется автоматическая подналадка, а в случае каких-то отклонений процесс приостанавливается и вызывается наладчик.

Кстати, наладчик стал едва ли не главным действующим лицом на производстве. В корпусе механообработки не увидишь привычной картины — рабочих у станка. Главным образом встречаешь операторов или наладчиков, всматривающихся в яркие многоцветные клеточки светового табло или в экран дисплея. Мне приходилось слышать от многих людей, впервые посетивших завод, что их буквально потрясла безлюдность цехов в МСП — длинные ряды работающего оборудования, а людей не видно. Кстати, в этом цехе не только изготавливаются сами детали — шестерни, валы, детали сложной конфигурации, например, корпуса будущих агрегатов. Из деталей, изготовленных в МСП, здесь же собираются законченные агрегаты, например, такой сложный агрегат, как коробка передач. Собираются они тоже на автоматических линиях с участием роботов-операторов и роботов-контролеров.

— Нарисованная вами картина вполне соответствует известному термину «безлюдное производство»...



Автоматическая линия сборки коробки передач.

— «Безлюдное» — это, конечно, преувеличение, сейчас часто говорят «малолюдное», но так или иначе в мировом машиностроении заметно меняется структура профессий, занятых в производстве, и явно снижается число работающих на единицу продукции. В Объединении «Москвич» в этой части тоже есть кое-какие сдвиги — в 1988 году на каждого работающего приходилось 6,7 выпущенных за год автомобилей, в 1990 году их стало уже 7,3, а в 1993 году будет 10,7. И эти сдвиги, и сами новые производства АЗЛК — прессовое, механосборочные, сварка кузовов с роботами-сварщиками — доказывают, что завод после радикальной своей перестройки движется к уровню мирового автомобилестроения, хотя мы встречаем на этом пути серьезные трудности.

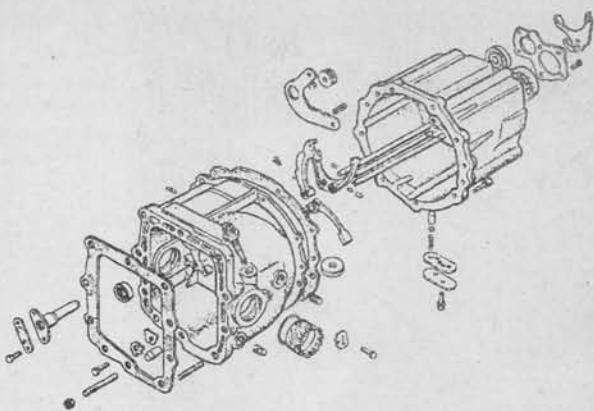
— Какие именно?

— Не буду по старой традиции ссылаться на трудности объективные, отмену то, что зависит от нас. Прежде всего, мы еще не достигли необходимых отметок в производственной культуре, в четкости, а иногда и в квалификации обслуживающего персонала. Ему теперь приходится иметь дело и с высокоточной механикой, и со сложной электроникой, эта техника требует не только высочайшей квалификации, но и особого стиля работы, если хотите, требует нового мышления. Именно здесь мы, к сожалению, пока еще не всегда на высоте, хотя, конечно, заметно продвигаемся, как говорится, к мировым стандартам. И другого пути нет — если хочешь жить так же хорошо, как развитые богатые страны, то нужно и работать столь же четко, эффективно, производительно.

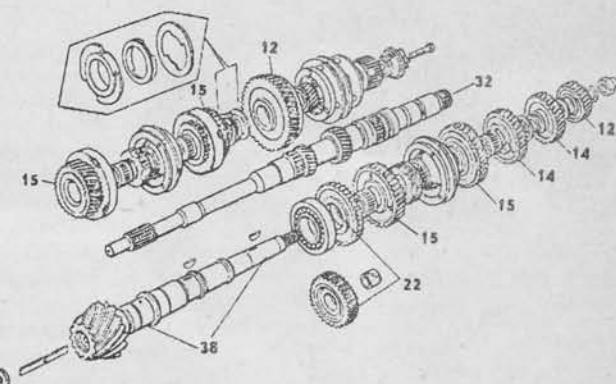
— В печати сообщалось, что Производственное объединение «Москвич», так сказать, расширяет свою географию, создает филиалы в других городах...

— Это действительно так, уже работают три и готовятся в недалеком будущем вступить в строй еще три завода в разных районах европейской части страны (см. карту на 2—3 стр. цветной вкладки).

— С чем связано такое растягивание головного завода в пространстве? Ведь периферийные предприятия тянут за собой



На участке обработки картеров коробки передач и главной передачи (без деталей крепления) установлены 3 автоматические линии — 39 станков.

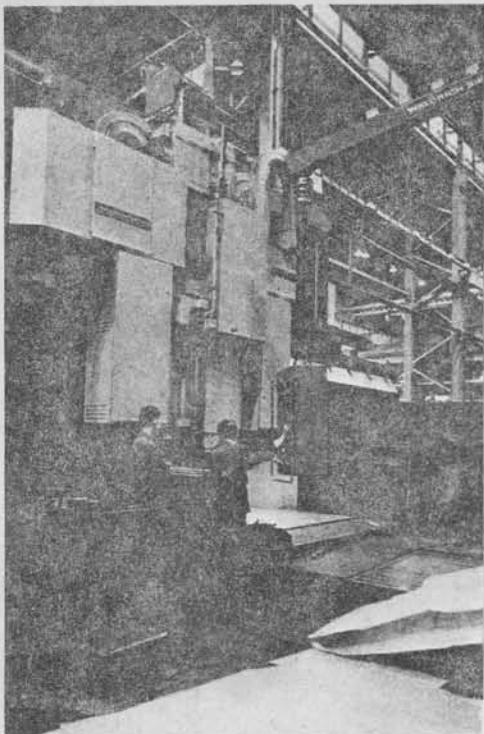


Детали коробки передач и ведущая шестерня главной передачи.

Цифры означают количество станков, которые проходит заготовка, прежде чем стать деталью.

много проблем, в частности, транспортные...

— Какие-то новые проблемы, конечно, появляются, но зато уходит основная — рабочие кадры. Ведь ни для кого не секрет, что завод долгое время привлекал «лимитчиков» для работы в цехах и на конвейере. И вот еще что, пожалуй, самое важное: два из трех новых заводов — в Сухиничах и Красноармейске — это как бы два АЗЛК в миниатюре. Здесь будут делать некоторые узлы для базовых моделей и в то же время собирать новые автомобили. Западный опыт, например, опыт фирмы «Рено», с которой мы давно сотрудничаем, показывает, что один, пусть даже самый современный и мощный автозавод, не может достаточно оперативно переходить на новые модели, такой переход всегда большая ломка, из-за него нарушается нормальный выпуск автомобилей. Совсем другое дело, если есть несколько сборочных заводов — на одном



Цех изготовления крупных штампов.

— 1,2 тонны. Готовится к производству семиместный универсал 2139, который будет иметь модификацию для перевозки небольших грузов. Готовится и малотоннажный грузовик-фургон 3733 и его модификация с кузовом, имеющим удлиненную базу и приподнятую крышу. Особо хочу сказать об автомобиле 2139 — это принципиально новая конструкция, ваш журнал в общих чертах писал о ней (см. «Наука и жизнь» № 5, 1990 г.). Кузов этой машины изготовлен не из стального листа, не из штампованых и соединенных сваркой металлических поверхностей, которые создают необходимую жесткость и образуют весь объем кузова. Основа кузова новой конструкции — каркас из гнутых металлических профилей, на него навешиваются пластмассовые облицовочные панели, которые образуют все наружные поверхности. У такой конструкции большое будущее. Она позволяет заметно снизить вес машины, облегчает выпуск большого количества ее модификаций, обеспечивает практически неограниченную коррозионную стойкость и, главное, резко снижает трудоемкость — формообразование пластмассовых деталей значительно проще, чем металлических.

— Так почему бы сразу не использовать новый принцип создания кузова для всех моделей?

— По некоторым причинам и, в частности, потому, что всякая новая идея, даже самая привлекательная, должна быть проверена в массовом производстве и в эксплуатации. Пока по новой технологии будет делаться кузов модели 2139, ну а дальше — посмотрим.

— Рассказанное вами, нужно, видимо, понимать так, что Производственное объединение «Москвич» входит в рыночную экономику с эффективными начинаниями — сеть периферийных заводов, новые модели, новые технологические идеи...

— Это лишь одна сторона дела, рынок потребует не только более высокой производственной эффективности, но и совершенно иных финансовых и экономических

идет освоение новой модели, а другие продолжают нормально работать. Для нас новые заводы сейчас очень важны, так как необходимо расширять гамму выпускаемых автомобилей. Планируется производить 5—6 основных моделей и через три-четыре года практически удвоить нынешний общий выпуск, довести его до уровня 300 тысяч автомобилей в год. Кстати, новые заводы создаются на базе заброшенных строек, на забытых и, по сути дела, потерянных для страны строительных площадках заводов другого профиля.

— Несколько слов, пожалуйста, о новых моделях.

— Оба автомобиля — 2141 и 2142 — в итоге будут выпускаться в двух вариантах — с передним приводом и с полным приводом, то есть с передачей вращения от двигателя одновременно на все четыре колеса. Это схема (ее называют 4x4) пользуется сейчас большим вниманием в западных странах, так как повышает устойчивость машины на больших скоростях. Большинство из них — традиционные автомобили, в своем классе вполне современные. Это четырехдверный пятиместный седан «Москвич»-2142 (см. цветную вкладку) на базе выпускаемого сейчас хэтчбека 2141, но с серьезными изменениями и улучшениями. Очень скоро начнет выпускаться сделанный на основе модели 2141 пикап 2335 с прицепом 8135, их общая грузоподъемность

Вот так работают конструкторы АЗЛК.



Цех испытания автомобилей.

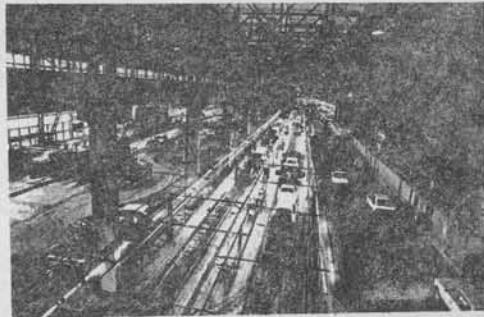
стратегий. Именно с этим связаны важнейшие планы Объединения...

— Если можно, поясните, пожалуйста, в чём их сущность.

— В принципе, здесь секретов нет, речь во-первых, идет об изменении формы собственности — завод должен принадлежать тем, кто его создал и кто на нем работает. Или скажу иначе — люди, работающие на заводе, должны чувствовать себя его хозяевами. Конкретно речь идет об акционерном обществе, в которое будет преобразовано Производственное объединение «Москвич». И второе — мы сейчас пытаемся сформировать мощный промышленно-финансовый союз, все участники которого за счет объединения усилий будут в условиях рынка действовать более эффективно, чем в одиночку. И при этом, естественно, будут не только больше получать, но и больше отдавать народному хозяйству, обществу.

— Конкретные механизмы акционирования предприятий, особенно крупных, сегодня интересуют многих. И понятно, что вокруг этой проблемы нередко кипят страсти. Некоторое время назад в одной из телевизионных программ утверждалось, что система акционирования, выбранная на АЗЛК, несправедлива, что она ущемляет основную массу работников завода.

— Думаю, что «кипят страсти» к данному случаю не относится, появляются лишь, так сказать, одиночные некомпетентные возражения, они не находят поддержки у будущих главных акционеров — у почти сорокатысячного коллектива ПО «Москвич». Дело здесь совсем в другом — на многих еще действует оставшаяся «с ранштега времени» гипнотическая сила понятий «в газетах написано...» или «по телевизору сказали...». А вместе с тем это самое «сказали» и «написано» может быть мнением всего лишь одного человека, причем мнением ошибочным или даже умышленно искажающим существо дела. Извинившись за вынужденное отступление от нашей основной темы, хочу заметить: с переходом к време-



нам гласности, к возможности получать разнообразную и даже противоречивую информацию, вместо, как бывало, информации однотипной, стандартизированной, читатели, слушатели, телезрители должны научиться критически воспринимать то, что преподносит им газетная полоса, радио или телэкран. Теперь человеку необходимо нечто такое, что ему вообще не положено было в доперестроевые времена — нужно иметь свое мнение. Так вот — если с этих позиций оценить одинокий всплеск критики в адрес наших планов акционирования, сопоставить его с фактами, цифрами, документами, то окажется, что критика эта не имеет никакой реальной основы. Не говоря уже о том, что предполагаемая система акционирования завода широко разъяснялась рабочим коллективам, активно обсуждалась и получила полную поддержку.

— Какова же ваша схема акционирования? Чьей конкретно собственностью станет завод, который всегда принадлежал государству и должен был беспрекословно подчиняться министерству?

— В качестве учредителей акционерного общества предлагается государство, например, в лице Госкомимущества РСФСР, местные власти регионов, где находятся предприятия ПО «Москвич» и трудовой коллектив Объединения. Уставной фонд акционерного общества в основном определится стоимостью имущества Объединения, он, судя по всему, составит примерно 2 миллиарда рублей. На всю эту сумму будут выпущены акции, в том числе для безвозмездной передачи трудающимся на сумму, отражающую стоимость имущества, созданного за счет собственных средств предприятия с 1987 по 1990 годы — это период работы в условиях самофинансирования. Предполагается, что половину своих акций трудовой коллектив сразу же распределит с учетом трудового вклада каждого работника, это будут именные акции, их нельзя продать или передать другому лицу без согласия Правления акционерного общества. Остальные свои акции трудовой коллектив будет использовать для поощрения за успе-



Заводской микрорайон.

хи в работе, за многолетнюю работу в Объединении, при уходе на пенсию. Часть акций — примерно 15% — распространяются среди работников предприятий-смежников, акции на сумму около 700 миллионов рублей реализуются по свободной подписке.

— Какие вопросы могут решать акционерный Смогут ли они влиять на деятельность Производственного объединения?

— В решающей мере. Они, например, будут определять цены, по которым продаются автомобили, будут утверждать экономическую стратегию, которая поможет Объединению нормально работать и развиваться в условиях, когда отсутствует централизованное снабжение.

— Вторым важным элементом заводских планов вы назвали промышленно-финансовый союз. Что это такое?

— Отвечу словами Положения о нем: Промышленно-финансовый союз «Алеко» — это добровольное объединение отечественных и иностранных юридических лиц и граждан, созданное на договорной основе в целях расширения возможностей предприятий в промышленном, научном, техническом и социальном развитии, в повышении хозяйственной деятельности и получении максимальной прибыли.

— Откуда название «Алеко»?

— Это имя «Москвича» на международном рынке, всмотритесь, и вы увидите в нем элементы аббревиатуры АЗЛК.

— Из каких сфер придут в союз «Алеко» юридические лица, то есть предприятия и организаций? Это будет объединение тех, кто вместе с вами делает автомобили?

— И да, и нет. Мы, конечно, хотим найти формы прямого и взаимовыгодного сотрудничества с теми, от кого зависим и кому можем помочь сами. Поэтому, как видно на схеме предполагаемого Союза (см. цветную вкладку), в нем будет представлена металлургическая промышленность, электроника, химия, причем не только заводы, но и наука, без которой сегодня уже невозможно двигаться вперед.

— Но, судя по схеме, в Союз войдут и области далекие от производства автомобилей, такие, например, как медицина и сельское хозяйство...

— Почему же далекие? Разве автомобилестроители не нуждаются в сельхозпродуктах? Или в медицинской помощи? И разве не нуждаются эти отрасли, особенно сегодня, в помощи промышленных предприятий?

— Ну а туризм и гостиничное дело — для чего они нужны вам?

— Финансовые, строительные, транспортные возможности Союза обеспечат строительство гостиничных и туристических комплексов, а они в свою очередь дадут Союзу «быстрые деньги» — эти комплексы

очень быстро окупаются и начинают приносить крупный доход.

— Если уместна шутка, то у вас работает старая формула «ты мне, я тебе»... Не противоречит ли она самой идеи рынка? Как учит западный опыт, на рынке должна господствовать конкуренция, должно быть много действующих лиц, стремящихся обойти друг друга — снизить цену, поднять качество, увеличить производство.

— Во-первых, хочу подкорректировать вашу шутку: в данном случае не «ты мне, я тебе», а «ты нам, мы тебе», а это совсем другое дело — выигрывают не два уединившихся индивида, а большая система, замечательный фрагмент народного хозяйства. А значит, существенно выигрывает общество.

Во-вторых, рыночная экономика, сохранив свои принципы, свои главные движущие силы, свои главные механизмы, может, думается, иметь разные модификации. Одно дело, например, когда в стране изобилие, другое — когда дефицит. В первом случае производитель должен тратить значительные силы на продвижение товаров, на их рекламу, на конкурентную борьбу — предприятия делают ставку на свою самостоятельность, на свою компетентность и активность, на то, что позволит им выделиться, привлечь покупателя. В условиях дефицита товар идет и без рекламы, как говорится, только дай, и главное, что движет производством — стремление удовлетворить спрос, насытить рынок.

Приведу один только пример. Возможно, что в условиях изобилия автомобилей АЗЛК и ВАЗ будут конкурировать, каждый будет стараться обойти другого, скрыть свои новинки, свои технические или технологические достижения. Но сегодня такая конкуренция бессмысленна — возможности сбыта автомобилей неограничены, по крайней мере, на внутреннем рынке. И вполне понятна взаимопомощь заводов, объединение усилий при решении каких-то задач, одним словом, все, что способствует производству автомобилей на каждом из этих предприятий. Мы, в частности, помним и высоко ценим все, что ВАЗ сделал для АЗЛК и всегда рады, если можем что-нибудь сделать для своих коллег.

При переходе к рынку на первых порах для всей нашей промышленности главной целью будет изобилие товаров, и именно этому способствует объединение разных промышленных и финансовых структур, их прямые связи, взаимопомощь, то есть именно то, что лежит в основе Союза «Алеко». Думается, что и в условиях изобилия такой Союз останется целесообразным, экономически выгодным.

— Существует ли нечто похожее в странах с рыночной экономикой?

— Могу назвать похожее промышленно-финансовое объединение, с которым имел возможность познакомиться — это южно-

корейская группа «Хондэ» (иногда произносят и пишут Хонда (см. «Наука и жизнь» № 7, 1991 г., стр. 114) или даже Хундай.) Ее основные взаимосвязанные и помогающие друг другу «компоненты»: производство автомобилей, металлургия, морской транспорт, гостиничный бизнес, банки, страховые компании. Эффект объединения, успехи группы «Хондэ» производят очень сильное впечатление, как, впрочем, успехи всей южнокорейской экономики.

— Не будет ли ПО «Москвич», как «старший брат», подавлять других участников Союза «Алеко»?

— Ни в коем случае. Объединение добровольное, и каждый сохраняет полную самостоятельность. Руководящие органы Союза не имеют распорядительной власти, основа взаимодействий и управления — договоры, такие же, как и во всех других случаях, заключаются между предприятиями. Но в Союзе это договоры между частями единого, тщательно продуманного комплекса. Поэтому взаимодействия более оперативны, очищены от формализма, больше строятся на партнерстве, на доверии. Серьезный выигрыш дает рациональная загрузка временно свободных производственных мощностей, совместное изучение конъюнктуры, совместное использование материальных и финансовых ресурсов, объединение усилий в дорогих научных исследованиях и поисковых работах, согласованная инвестиционная политика, согласованные внешнеэкономические действия, взаимопомощь в решении социальных вопросов, в устраниении локальных просчетов и неудач, единая квалифицированная правовая, финансовая, страховая, консультационная, коммерческая поддержка участников Союза.

— Вы назвали несколько важных задач, которые решает Производственное объединение «Москвич», образно говоря, въезжая в рынок. Какая из этих задач представляется вам наиболее важной? И не потребует ли рынок от завода еще каких-нибудь иных начинаний, столь же масштабных и радикальных?

— Вот на эти вопросы ответить не берусь. Мы видим много стран с рыночной экономикой, видим, что в разные страны она приходила по-разному и при всей своей эффективности в разных случаях давала разные результаты. Вряд ли можно считать, что перейти к рынку значит скопировать какую-то стандартную экономическую схему. У нашей страны свои особенности, своя история, свои психологические установки. Очень может быть, что двигаясь в рынок нам придется преодолевать свои особые трудности, встречать свои специфические проблемы, находить свои решения. Важно лишь не терять главного ориентира — страна переходит к рынку для того, чтобы эффективнее работать и больше производить, чтобы создать экономику для человека.



● Н О В Й Е К Н И Г И

Проникающие в душу грустные глаза этой девочки под зонтиком можно увидеть в одном из уголков Русского музея. «Дождевой зонтик» да несколько полотен в запасниках этого же музея — вот все, что осталось от богатейшего художественного наследия Марии Константиновны Башкирцевой (1860—1884). Вернее, не все — две-три картины хранятся в Ницце, да столько же в экспозиции Люксембургской галереи (единственная русская живопись, представленная в стенах крупнейшего французского собрания).

Мария Башкирцева родилась в ноябре 1860 года в имении деда на Полтавщине. Десяти лет болезненная девочка вместе с родственниками уехала на лечение за границу и с тех пор приезжала в Россию всего три раза, но она очень любила свою родину. Башкирцева умерла в Париже в 1884 году, не дожив до 24 лет. После смерти Марии родственники привезли в свое украинское имение более ста картин художницы. Картины погибли от бомбы во время последней войны.

Новый всплеск интереса к творчеству Башкирцевой вызван переизданием ее дневника. Дневник, который она вела с раннего детства до последних дней жизни, был издан в Париже в 1887 году, а затем — в России. Последнее издание состоялось в 1916 году. И вот, наконец, переиздание: *Дневник Марии Башкирцевой. Избранные страницы. Составление, подготовка текста, примечания и вступительная статья А. Е. Басманова. М. Молодая гвардия, 1991. 320 с., ил.—100.000. 50 к.*