

7. Шоколадная королева. Герой Социалистического Труда Елена Васильевна Шпакова // Самарские судьбы. 2014. 30 апреля. URL: <https://samsud.ru/journal/memoirs/elena-shpakova/page-1.html> (дата обращения: 12.11.2021).

8. Шпакова Е.В. «Россия» – любовь моя». Самара, 2014.

9. Ярославский край в XX веке. Кто есть кто? Предприниматели, руководители промышленно-производственного комплекса. Историко-биографический справочник. Ярославль, 2007.

Д.А. Рамм

Самарский национальный исследовательский университет

ВОЛЖСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД 1960-1980-х гг. В КОНТЕКСТЕ ВЗГЛЯДОВ ЕГО РУКОВОДИТЕЛЕЙ

Волжский автомобильный завод задумывался как опытное предприятие для апробации модели всеобъемлющего производства полного цикла. По мнению генерального директора ВАЗа (1988–2005) В.В. Каданникова ВАЗ явился своеобразным широкомасштабным вторжением рыночного хозяйства на территорию советской экономики, что выразилось в новой культуре быта, появлении общества потребления, а также вызвало коммунальную революцию в стране, изменения в планировании градостроительства, способствовало развитию социальной и городской инфраструктуры. Волжский автозавод стал «первой в советской истории стройкой, где вместо бараков для рабочих сразу же возводилось комфортабельное жилье» [5, с. 9-10].

В.В. Каданников связывает нововведения положительного свойства с личностью первого генерального директора В.Н. Полякова, который, отличаясь компетентностью, требовательностью и аполитичностью [2, с. 180], передал свой характер целому поколению работников [3, с. 102]. Р.А. Киселева в биографии заместителя главного конструктора Б.С. Поспелова отмечает, что В.Н. Поляков сформировался в сталинское время, когда руководитель нес полную профессиональную ответственность за мельчайшие огрехи производства. При создании завода он, лоббируя интересы нового города, отказался от экономии на жилищном строительстве и выступил в роли проводника устремлений автостроителей к культурной жизни [8, с. 142].

Современник В.Н. Полякова Б.М. Кацман, первый начальник плано-экономического отдела, считал, что ВАЗ оказался принципиально новым явлением для советской действительности с точки зрения методов проектирования, строительства и запуска объектов, методов комплектования коллектива, форм управления, социальной и экономической организации завода, опыта широкой кооперации с зарубежными странами и т.д. На ВАЗе возникли совершенно новые типы рабочего, инженера и руководителя, которые выкристаллизовались в борьбе за воплощение новаторских решений [6, с. 365].

В.Н. Поляков окружил себя личностями, разделяющими авторитарные способы управления коллективом. Подобно директору Б.С. Поспелов требовал от подчиненных незамедлительного исполнения поручений, отличался напористостью и нетерпеливостью в делах [8, с. 21-22], что соответствующим образом сказывалось на микроклимате подведомственного подразделения. Воспоминания А.К. Тихонова – бывшего советника по науке вице-президента ОАО «АВТОВАЗ» – содержат упоминания о нехватке времени на побочные активности, связанные с выполнением основной работы. При описании зарубежных командировок А.К. Тихонов подчеркивает приспособляемость работников ВАЗа к изменяющимся условиям окружающей обстановки [10].

Первый председатель производственного совета И.А. Барышкин был убежден в уникальности ВАЗа, которую он доказывал на примере высокой интенсивности труда, не встречавшейся среди других предприятий автомобильной промышленности. Таким образом, он мотивировал необходимость особого, более внимательного отношения министерств к ВАЗу [9, с. 131]. Аналогично И.А. Барышкину, первый главный инженер завода Е.А. Башинджагян запомнил ВАЗ как прогрессивное, но недооцененное министерскими чиновниками предприятие, чей неординарный опыт в высших кругах властной элиты был воспринят как заслуга приглашенных итальянских специалистов [1, с. 236-237].

Бывший заместитель генерального директора (1969-1985) П.М. Кацура связал рождение АВТОВАЗа со смягчением внутренней политики, вызванной периодом «оттепели» и желанием советского правительства расширить возможности для приобретения свободно конвертируемой валюты. По мнению П.М. Кацуры АВТОВАЗ не сумел полностью осуществить поставленные задачи по причине падения экспортного потенциала, вызванного отказом правительства СССР от открытой торговой политики в начале 1970-х гг. и переходом к свертыванию международных торговых связей со странами капиталистического блока [7, с. 169]. Рыночные элементы, обеспечивавшие ВАЗу первенство среди предприятий отрасли оказались несовместимы с централизованной системой планирования, обязательствами по вложению средств в развитие социальной инфраструктуры, отсутствием крупного и мелкого специализированного производства и гигантоманией – «упором на строительство заводов-гигантов с законченным циклом производства и создание вокруг него множества весьма разветвленных социальных функций, включая градообразующую» [4, с. 108].

Подводя итоги взаимоотношений первых руководителей АВТОВАЗа с профильными министерствами и ведомствами, отметим их специфику. Директорат завода стремился доказать уникальность предприятия и требовал повышенного к нему внимания. В то же время причины отдельных ошибок и неудач руководители завода видели во внешних факторах: разбалансировка советской экономики, низкое качество комплектующих материалов, недобросовестная зарубежная конкуренция.

Библиографический список

1. Башинджагян Е.А. Идея обретает колеса / под ред. А.А. Шаврина. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2008. 296 с.
2. Березин В.С. Поляков. М.: Молодая гвардия, 2007. 335 с.: ил. (Жизнь замечательных людей).
3. В.Н. Поляков глазами современников / ред.-сост. А.А. Шаврин. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2003. 400 с.
4. Журавлев С.В., Зезина М.Р., Пихоя Р.Г., Соколов А.К. АВТОВАЗ между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода. 1966-2005 гг. / под ред. Р.Г. Пихои. М.: Изд-во РАГС, 2006. 720 с., ил.
5. Каданников В.В. История ВАЗа и его роль в экономике страны: уроки и современность // История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы и современность. Материалы I Всероссийской научной конференции 26-27 ноября 2003 г. / отв. ред. А.Э. Лившиц, П.А. Нахманович. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2003. С. 9-15.
6. Кацман Б.М. Завод без компромиссов. Очерк истории Волжского Трудового Красного Знамени автомобильного завода имени 50-летия СССР. 1965-1975 гг. / гл. ред. П.А. Нахманович. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2007. 400 с.
7. Капура П.М. АВТОВАЗ и его время. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2009. 215 с.
8. Киселева Р.А. Борис Поспелов. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2006. 175 с. (Творцы АВТОВАЗа).
9. Моховикова Л.Л. «Был и остаюсь вазовцем»: И.А. Барышников. Тольятти: ДИС АО «АВТОВАЗ», 2001. 144 с.
10. Тихонов А.К. Мои зарубежные командировки. Тольятти: ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2005. 263 с.