

КРУТОЙ ПОВОРОТ

Отец не успел даже узнать о его рождении – погиб на фронте летом 41-го. Рос у бабушки: ее пенсия четыре рубля 50 копеек, да его пенсия за отца 17 с полтиной – не разгуляешься! Как только подрос, пошел в слесари – на Горьковский автомобильный, конечно. Жили-то в Автозаводском районе, где знала одну дорогу – на ГАЗ. Потом – в политехнический, тоже «по течению». Закончив, попросился мастером: все-таки оклад на треть выше, чем у начинающего ИТР. И оказался на участке бензобаков в пресловом цехе... 28-м по счету мастером за год! Тяжелый, запущенный участок.

А в 25 лет жизнь круто повернулась. Сосед, с которым вечерами встречались, укорил: что проку торчать тут, в Горьком? Вон, уже семья, дочке третий год пошел, а даже жилья своего нет. А вот в Тольятти завод строят, и там... Сосед знал, что говорил: друг у него был – Владимир Михайлович Ушаков, директор пресового производства строящегося Волжского автозавода. Он-то и организовал вызов. Но Каданникова с ГАЗа... не отпустили. И тут «молодой специалист» проявил характер: отправился в Москву, пришел на прием в министерство, к самому Полякову, генеральному директору ВАЗа, и добился приказа о переводе!

С июня 1967-го и по сей день, вот уже больше тридцати лет, его судьба неотделима от судьбы этого завода.

...На месте будущего гиганта индустрии – поле пшеницы, он – заместитель начальника цеха крупной штамповки (без начальника и, естественно, без самого цеха), семья выехала в двухкомнатную квартиру (отдельную!), куплена тахта... без одной ножки. Жизнь начиналась с чистого листа. И для 26-летнего Каданникова, и для ВАЗа.

– Мы знали, что наш завод будет лучше, чем фабрика в Мирафиори, построенная после войны, – рассказывает Владимир Васильевич. – Учились в Италии, приобретали совершенно новую для нас, тогдашних, идеологию производства.

Чего стоило, например, отказаться от рационализации и перевыполнения планов: они же, по сути, нарушают технологию, а значит, вредят качеству. ФИАТ настаивал на создании сети тех-

обслуживания автомобилей и торговых запчастями – в то время и это было нововведением. А еще не просто сервис – гарантийные обязательства завода! Внове была западная культура производства, масштабы экспорта – 300–340 тысяч автомобилей ежегодно! Меньше чем через пять лет после пуска окупился и сам автогигант, и строительство города рядом с ним.

БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

Это здорово, когда жизнь дает возможность выбора. Главное – не ошибиться. Но одно дело – решать за себя и совсем другое – за многих. С 1988 года, когда выбрали генеральным директором, и до сегодняшнего дня Влади-



мир Каданников несет ответственность за сто с лишним тысяч человек, а если посчитать еще их семьи...

Хорошенькое время ему досталось! Перестройка, приватизация, рынок – хлестко звучит с трибуны, а в реальности... Сначала ничего нельзя было купить. Потом в одночасье деньги превратились в ничто, съеденные отпуском цен и инфляцией. Рвались многолетние связи. Как в этих условиях работать? Тут приходилось не просто выбирать, иногда это была альтернатива между жизнью и полной остановкой производства. И кто знает, что было бы с АвтоВАЗом, если бы генеральный директор сделал иной шаг.

Например, в середине 90-х к Тольятти подобралась «Дэу». Очень серьезные люди убеждали: мол, отдать завод корейцам – благо. А Каданников до сих пор об этом слышать не может:

– Посчитайте, сколько они собира-

лись вложить и сколько получить в результате всяких предпочтений – разница раза в три в их пользу! Беспощадная торговля моделями «Дэу» при повышении таможенных тарифов на автомобили других фирм, освобождение от части налогов... В общем, мы им указали на дверь. И кто был прав? Где сейчас «Дэу»?

А как оценивает он АВВА, за который до сих пор достается от народа и ВАЗу, и Каданникову лично? Нет, он не считает проект ошибкой. И не потому, что не желает признавать собственные промахи.

– Тогда мы практически договорились с «Дженерал моторс» о выпуске «народного автомобиля» ВАЗ-1116. Нам

ВЫБОР ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

/ ЮБИЛЕЙ

ВЛАДИМИРУ КАДАННИКОВУ – 60

надо было вложить наличными всего-то 150 млн. долл., чтобы получить кредит на строительство завода, но мы не располагали оборотным капиталом. Тогда решили обратиться к населению. А дальше – события опрокинули все планы. Американцы отказали в строительстве завода на 150–200 тыс. автомобилей – только 40 тысяч, да к тому же их модели, а не вазовской. Увы, договориться не удалось. Проект рухнул.

Правда, ВАЗ вкладчиков не бросил: обменял всем желающим их свидетельства о депонировании на акции АО «АвтоВАЗ» (кстати, они неплохо котируются на фондовом рынке).

Был еще один непростой выбор тогда же, в середине 90-х: ставить на конвейер «десятое» семейство или... платить налоги государству. Ничего задачка? Быть законопослушными – значит, разориться. Оборудование на полмиллиарда долларов куплено и мертвым грузом

висит на балансе. Потому что надо вложить еще, чтобы доукомплектовать и запустить линию, а на это денег уже нет. Ждать неизвестно сколько, платить налог за неработающие станки, а самим оставаться без новой модели, которая устареет до рождения, – это гибель. А явочным порядком прекратить выплаты в бюджет – хоть и слабый, но шанс «выплыть». Таким образом, удалось на треть обновить оборудование, запустить рентабельную «десятку» (которая, кстати, соответствует нормам Евро III, а значит, в отличие от устаревших моделей, товар экспортный). Правда, последствия «своеволия» завод расхлебывает до сих пор. Но – живой, работающий на полную мощность завод!

НЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ПОРТВЕЙНА

Он не склонен копаться в прошлом. Говорит: вот когда сяду на лавочку пить портвейн, тогда буду «вспоминать былое» (своих близких поддразнивает: «будете мне портвейн покупать?»). А пока не до того. В этом году запланировали небывалое: выпустить 752 тысячи автомобилей, набрали дополнительно пять тысяч работников. За прошедшие полгода продали продукции на 49 млрд. руб., но денег все равно не хватает. Надо ставить на конвейер семейство «Калины», время поджидает. Переводить «классику» и «девятое» семейство на другие заводы, проектировать для этих «других» новые модели, чтобы могли двигаться вперед.

– У меня сейчас не проходит ощущение боязни: кажется, жизнь налаживается и страшно «сплунуть»... – говорит Владимир Васильевич. – Наконец, государство начало понимать значение промышленности. И мы, надеюсь, сможем сделать все, что запланировали.

А планы – до 2010 года и дальше: выпускать совместную с «Джи-Эм» «Ниву», строить завод двигателей...

...Недавно произошел курьезный случай: в магазине к Каданникову подошли двое и попросили... разрешения с ним сфотографироваться! Руководитель завода – в роли «звезды». Что ж, это хороший знак – того, насколько популярны у нас автомобили марки ВАЗ, насколько значима фигура человека, возглавляющего крупнейший автомобильный завод страны и еще – насколько важен для нас автомобиль. Значит, главный выбор в своей жизни Владимир Каданников сделал правильно.