



“Смену сдал. Смену принял!”

Передача президентских полномочий от В.В.Каданникова А.В.Николаеву прошла до удивления буднично. Что-то вроде служебного “смену сдал” — “смену принял”. И то, знакомы скоро тридцать лет. Привыкли понимать друг друга с полуслова.

И само заключительное выступление В.В.Каданникова, представившего на “пятничном” внеочередном заседании правления АО “АвтоВАЗ” нового президента — генерального директора А.В.Николаева и нового генерального директора департамента производственной деятельности Н.В.Ляченкова, было предельно кратким: “Это все

люди наши и понимают ответственность за судьбу этого коллектива и этого завода”.

...У них, Владимира Васильевича Каданникова и Алексея Васильевича Николаева, в биографиях очень много общего. Только Каданников — нижегородский, 41-го грозового года рождения, с лихвой хлебнувший голодной послевоенной

вольницы и вышедший “в люди” через проходную ГАЗа. А Николаев чуть постарше, 35-го года, ярославский, войну знает не понаслышке, и карточки помнит, и лиловый номерок на ладошке в очереди за ржавой селедкой. Но тоже “сделавший себя сам”. Прошедший через ремеслуху, начавший свою трудовую биографию на Ярославском моторном, заставивший себя одолеть институтские премудрости, — это одновременно с работой. До сих пор с душевной благодарностью вспоминает о людях, наставлявших его в профессии, заставлявших во что бы то ни стало кончить институт.

(Окончание на 3-й стр.)

“Смену сдал. Смену принял!”

(Окончание. Начало на 1 стр.)

И Каданникова, и Николаева “создал” ВАЗ. Хотя, к слову, по характерам они очень и очень разные. Быстрый, взрывчатый, импульсивный Каданников и внешне неторопливый, даже чуть увальневатый Николаев. Но сумели же Поляков и Фаршатов усмотреть тогда, в 67-м году, выделив из десятков кандидатов, 32-летнего начальника лаборатории зубообработки Ярославского моторного завода, пригласили его на существующий пока только в правительственных постановлениях ВАЗ. И почти сразу же отправили в Италию, в Турин, чтобы не мешкая приступить к заказу, а затем к приемке оборудования для будущего Волжского автомобильного. И сразу была отмечена его основательность, въедливость и, когда был уверен внутренне в своей правоте, готовность стоять “до упора”. Чего стоит одна история с “Либхером”. ФИАТ, привязывая металлообрабатывающее оборудование для ВАЗа, ориентировался на солидные, с большими традициями фирмы - “Пфаутер”, “Хурт”, на свою дочернюю “Паму”. А тут вынырнула западногерманская “Либхер”, молодая еще, но весьма перспективная. Хотя мало ли чего в рекламных проспектах не нарисуеть. Надо бы посмотреть своими глазами. С другой стороны - начать оформление всех необходимых для поездки в ФРГ документов через Москву, это же на сколько затянется, а тут сроки контракта подпирают. И двое вчерашних ярославцев А.В.Николаев и О.Г.Обловацкий пошли на авантюру, на которую могли решиться только по молодости, да еще с изрядной долей внутреннего нахальства: слетать в Германию на завод “Либхера” “зайцами”, без оформления визовых и прочих документов. Благо фирма предложила для этого самолет западногерманских ВВС. Представляете: два ведущих советских инженера отправляются без ведома большого начальства в стра-

ну, с которой у нас тогда были весьма обостренные политические отношения, на немецком военном самолете. И все-таки рискнули. Собственными глазами убедились, что оборудование вполне соответствует рекламным проспектам, через неделю подписали контракт с “Либхером”, а потом еще недели две объяснялись с нашими “соответствующими органами” - как они смели и кто их надумил? Хорошо, взял под защиту советский посол в Италии: “Отстаньте, дескать, от ребят, они же о деле думали, а не на даровой пикник слетали”. Он не любит привлекать к себе внимание и в любом президиуме, если есть возможность, старается сесть во втором, а то и в третьем ряду. Не свидетельствует ли о том же то, что у него не нашлось даже “соответствующей моменту” крупноплановой фотографии для этой публикации: или крошечные снимки на документы, или сугубо домашне-дачно-охотничьи снимки. “Что же я, для газеты сниматься сейчас побегу? Нет уж, увольте, как-нибудь вывернетесь”. Вот и пришлось перебирать личную фототеку: должен же он где-нибудь попасться. Зато в работе привык “тянуть все на себя”. И когда, вернувшись из Италии, стал заместителем начальника цеха коробки переменных передач (самое, пожалуй, высокоточное производство на заводе), и когда затем принял цех “мотор”. А это такая веселая гамма деталей: блок цилиндров, коленвал, распредвал, поршень, шатун... Оборудование итальянское, английское, американское, западногерманское.

Не все состыковывалось, не все шло. Ежедневные отчеты на планерках Фаршатову и Полякову. Дни и ночи, когда все сливалось в одно. Ночью даже лучше, никто под ногами не крутится. Пирожки на промасленной газетке. Обиды жены, неделями не видевшей его дома, но все-таки звонивший, чтобы приехал рубашку сменить.

И очередной зигзаг судьбы-карьеры. Создавать, налаживать ремонтную службу механосборочного производства, которая через несколько лет стала лучшей, образцовой для всего ВАЗа и даже отразилась.

Даже в приснопамятные годы, когда доверили ему возглавить партийную организацию МСП, - была и такая глава в его биографии, - руководители производства, завода выдвигали его в “комиссары”, кажется, не без умысла. Знали уже, что к наградам и почестям удивительно глубоко равнодушен, не бросится будоражить коллектив всякими звонкими починами, а будет столь же надежно тянуть в привычной рабочей “упряжке”.

Сохранилась запись в моем звуковом блокноте... Честно скажу, не знаю, как бы теперь отнесся, но тогда работа секретарем парткома МСП позволяла просто иными способами решать те же задачи: чтобы производство хорошо работало, чтобы люди этому соответствовали. Действовали единой тягой с профсоюзным комитетом. Работали на общий интерес, а не на какой-то абстрактный авторитет, престиж партии. Я просто не знаю, что это такое само по себе. Это можно измерить только автомобилями, деталями, квартирами, удобствами для людей измерить, а не количеством собраний, что он провел.

Потом КВЦ. В самое горнило попал. Кресло директорское (да какое там кресло, стул остроконечный) внове было, а тут еще самый пик подготовки “Нивы”. Корпус вспомогательных цехов готовил для нее значительное количество оборудования. Опять сроки за горло брали, опять дни и ночи на заводе. После такой школы четыре димитровградских года трудными не показались. К тому же ДААЗ и раньше неплохо знал: у МСП с ним было много общего. И вновь ВАЗ: первый зам генерального директора.

...Много лет его рабочий кабинет на-

ходился возле рабочей вставки, у самого начала главного сборочного конвейера. Распахнись дверь - и прямо перед тобой три разноцветные автомобильные реки. Впрочем, ему и дверь распахивать не требовалось.

Где-то ближе к восьми он непременно уже в кабинете. Электронное табло - только бросить взгляд - сообщает, сколько на данный момент собрано автомобилей на каждой линии. Чтобы не замирило, не дергалось это табло, чтобы нормально, ритмично работали все цехи, производства автозавода - главная, первая задача первого заместителя генерального директора. Обеспечить, предугадать, принять решение, а для этого выполнить сотни и сотни больших и малых дел. Твердо, решительно и желательно без взвинчивания нервов себе и другим. Когда же “самого” нет в городе, на первого зама, как правило, ложится и весь “букет” сопутствующих забот.

До позавчерашнего дня А.В.Николаев отвечал непосредственно за департамент производственной деятельности. С сегодняшнего - уже и в душе, и официально, по форме, он несет ответственность за весь “АвтоВАЗ”, с его четвертью миллиона сотрудников. Его служебный кабинет вот уже месяц находится на самой верхотуре - 23-м этаже небесно-голубой “высотки”: за окном весь огромный завод, город. Его завод, его город.

...Сегодня с утра он должен занять президентские апартаменты на том же 23-м этаже. Но от лифта поутру почти наверняка привычно повернет налево - “к себе”, пока его мягко не поправят: “Алексей Васильевич, вам теперь направо”. - “А и верно”. И улыбнется своей мягкой улыбкой.

И помчится вприпрыжку очередной рабочий день - пятого директора и второго президента “АвтоВАЗа”.

Анатолий ШАВРИН.