

# Итальянская прививка советскому автопрому

Терехова Наталья «Эксперт» №16 (895) 14 апр 2014, 00:00  
<http://expert.ru/expert/2014/16/italyanskaya-privivka-sovetskomu-avtopromu/>



ФОТО: РИА НОВОСТИ

Глава итальянских коммунистов Пальмиро Тольятти. Администрация концерна Fiat, узнав о названии площадки для строительства ВАЗа, была обескуражена, так как два десятка лет последовательно проводила политику искоренения социалистических идей на предприятии

*Скоро будет полвека прецедентному событию в индустриальной жизни страны — строительству ВАЗа. Почему для проекта был выбран именно итальянский партнер? Кто стоял у истоков этой исторической сделки? Как американцы допустили появление столь значительной брешы в железном занавесе?*

*В конце марта агентство Reuters сообщило, что итальянский автоконцерн Fiat планирует построить в России завод мощностью 300 тыс. автомобилей в год и стоимостью 1,6 млрд евро. Представитель Fiat отказался комментировать информацию о стоимости проекта и переговорах с банками. Между тем глава концерна **Сержио Маркионне** публично заявил, что компания может организовать производство в РФ в партнерстве с российским автопроизводителем, но не назвал его.*  
РЕКЛАМА

*Если эти инвестиционные намерения реализуются, завод будет уже вторым крупным производственным проектом итальянской компании в России. Мы решили напомнить об истории первого проекта — создания Волжского автомобильного завода.*

Пятьдесят лет назад старинный город Ставрополь-на-Волге, впоследствии ставший столицей отечественного автомобилестроения, был переименован в честь главы Итальянской коммунистической партии (ИКП) **Пальмиро Тольятти**. После распада СССР многие населенные пункты избавились от коммунистического наследия, отраженного в их названиях, но Тольятти намертво вцепился в волжские берега — так говорят сторонники идеи возвращения городу прежнего имени.

Новое название основанному в XVIII веке городу-крепости было присвоено в августе 1964 года, вскоре после неожиданной кончины в Крыму лидера итальянских коммунистов. Возможно, **Никита Хрущев** чувствовал некую личную вину перед

усопшим за проявленное негостеприимство. Товарищ Тольятти специально приехал из Рима, чтобы обсудить некоторые деликатные проблемы международного рабочего движения, но встреча несколько раз откладывалась. Наметившаяся еще в начале 1950-х натянутость в отношениях ИКП и КПСС к тому времени в очередной раз обострилась, притом что межгосударственные отношения с Италией в те годы переживали подъем. Итак, «дорогому другу из Италии», лидеру крупнейшей компартии Запада пришлось ждать вызова в Кремль, проводя время на курорте. Во время посещения знаменитого лагеря «Артек» компаньо Пальмиро стало плохо, врачи несколько дней боролись за его жизнь, но советский руководитель не приехал проведать и поддержать его, а показался лишь на траурной церемонии.

Свидетели вспоминают, что Никита Сергеевич серьезно переживал из-за случившегося, был раздосадован тем, что столь печальное событие произошло «на его территории». Чтобы загладить впечатление от несостоявшейся встречи, поспешили издать указ и присвоить имя итальянского коммуниста какому-нибудь месту, связанному с его деятельностью, так как он долгое время жил в Советском Союзе, скрываясь от преследований режима Муссолини. Самара уже называлась Куйбышевом, башкирскую Уфу трогать не решились, и выбор пал на расположенный неподалеку небольшой городок Ставрополь-на-Волге («город креста»), хотя товарищ Тольятти там никогда не был и слыл убежденным атеистом. Историк и краевед **Александр Завальный** рассказывает, что местное население отчаянно сопротивлялось новому названию, отказывалось принимать его; крестьяне говорили, что это красиво звучит только потому, что так они называют своих телят — «теляти-таляти».

Вернувшись на Родину в 1944 году, Пальмиро Тольятти яростно критиковал хозяев и управленцев Fiat за нещадную эксплуатацию рабочих, активисты его партии организовывали на предприятии в Турине многочисленные забастовки. По свидетельству итальянского историка **Валерио Кастроново**, администрация концерна, узнав о названии площадки для строительства ВАЗа, была обескуражена, так как последние 20 лет последовательно проводила политику искоренения социалистических и коммунистических идей среди работников предприятия, увольняя единомышленников Пальмиро Тольятти. Но владельцы компании сочли за лучшее промолчать. И еще один курьез. Среди итальянских специалистов, строивших ВАЗ, было немало тех, кто регулярно дома читал газету *Unita*. Приехав в Советский Союз, они обнаружили, что официальный орган ИКП здесь запрещен. Причиной тому было неприятие разработанной Тольятти независимой от установок КПСС идеологии «итальянского пути к социализму»: все привезенные ими экземпляры газеты были изъяты, доставка из Италии прекращена.

## **Контракт века**

Спустя два года после появления имени лидера итальянских коммунистов в топонимике Поволжья, 15 августа 1966 года, был заключен контракт между итальянским автоконцерном Fiat и советским правительством на строительство гигантского автомобильного завода, ставший на тот момент крупнейшей разовой сделкой за всю историю мировой внешней торговли. Стоимость контракта оценивалась в 642 млн долларов, из которых 247 млн предназначались для закупки оборудования в Италии и около 55 млн — для закупки в США, Франции, Великобритании, Бельгии, Швейцарии и Германии. В ходе реализации проекта суммы закупок выросли: общая стоимость поставок одного только американского оборудования составила 50 млн долларов.

Волжское предприятие было призвано решить проблему отставания СССР в области массового автомобилестроения, стать движущей силой распространения в стране современных технологий и новых подходов в организации производства. Этому проекту посвящено немало работ, но многие аспекты все еще нуждаются в уточнении.



Первая очередь ВАЗа была запущена в апреле 1970 года, спустя всего четыре года после начала стройки  
Фото: РИА Новости

Спустя год после смерти Сталина, еще до XX съезда КПСС, в отделе машиностроения ЦК был впервые организован автомобильный сектор. Начиная с 1954–1955 годов руководство СССР уделяло пристальное внимание развитию

автомобильной промышленности: проводились регулярные заседания ЦК, на которых принимались решения, направленные на «устранение недостатков в издании литературы по зарубежной технике». Для этой цели были организованы спецбиблиотеки, заказывались переводы новинок зарубежной технической литературы, заслушивались специалисты, посетившие IX Международную выставку в Италии. Под Москвой был построен полигон для испытания новых моделей, а в 1957 году проведена Первая Всесоюзная конференция конструкторов автомобилей. Активизировал свою работу знаменитый НАМИ — Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт, занимавшийся техническими разработками для автопрома с 1920-х годов.

В апреле 1958-го вышло постановление ЦК КПСС «О мерах по дальнейшему развитию автомобильной промышленности и о целесообразности производства микролитражных автомобилей типа ФИАТ». Вскоре у Fiat была куплена лицензия, сделан прототип, но в силу ряда причин массовое производство в тот период налажено не было. Однако в 1960 году появилась новая модель советского легкового автомобиля ЗАЗ-965 («Запорожец») весом около 650 кг, с кузовом, очень похожим на Fiat-600.

В начале 1960-х в США одна легковая машина приходилась на 2,7 жителя, а в СССР — одна на 238 человек. Этот обидный разрыв решено было преодолеть. После запуска спутника и полета Гагарина в космос у руководства страны была уверенность, что советской промышленности по плечу любые задачи.

Важным представляется вопрос о выборе иностранного партнера для реализации проекта. В 1960 году Хрущев посетил во Франции завод Renault явно не из праздного любопытства. Позднее он вспоминал: «Предприятие нам понравилось, оно выпускало хорошие автомобили, но не так-то легко установить сотрудничество, имея разные экономические системы». Спустя всего два года его мнение изменилось, об этом свидетельствуют материалы исторического архива Fiat, которые убедительно показали, что повлияла на позицию Никиты Сергеевича беспрецедентная выставка достижений итальянской промышленности, организованная в Москве в 1962 году легендарным предпринимателем **Пьеро Саворетти**, в которой приняло участие около 60 итальянских

фирм и предприятий. Сразу после окончания Второй мировой войны Fiat начал пристально следить за советским рынком, но только с началом десталинизации для итальянских предпринимателей приоткрылись возможности за железным занавесом. Саворетти, будучи с 1954 года представителем Fiat в Москве, постоянно информировал руководство туринского предприятия о проектах, программах Госплана и Министерства внешней торговли СССР относительно обмена с Западом. Но ни о какой самостоятельной стратегии упомянутых министерств речи идти не могло — все решения по генеральным, значительным, а зачастую и менее значительным вопросам экономического развития принимались в ЦК КПСС. Тем примечательнее тот факт, что Хрущев в присутствии членов Политбюро и министров похвалил итальянских бизнесменов, установивших деловые торговые отношения с Советским Союзом. Назвав их людьми мудрыми и бесстрашными, он добавил: «Две системы — капиталистическая и социалистическая — должны контактировать, развивать связи, иными словами, сосуществовать». Стараниями итальянских предпринимателей в восприятии Хрущевым западного бизнеса произошел важный сдвиг, именно тогда у советского руководства возникло доверие к итальянским партнерам. Подтверждалось это и личными встречами, протокольные записи которых сохранились в архивах Fiat, на них, как ни странно, собеседники разделяли мнения по разным международным и политическим вопросам. Хрущев тепло отзывался о Кеннеди и яростно критиковал Сталина, который «ни черта не понимал ни в экономике, ни в промышленности, ни в энергетике, а тем более в сельском хозяйстве». Впечатления президента Fiat о беседах с главой советского правительства **Алексеем Косыгиным** были иными: «Вопреки ожиданиям я наткнулся на твердый орешек, прежде всего пришлось выслушать безапелляционную отповедь в адрес Общего рынка, наши аргументы были оставлены без внимания, затем Косыгин заявил, что не верит, будто американцы работают на разрядку напряженности. Мы вздохнули с облегчением, когда удалось оставить столь скользкую политическую тему и заняться вопросами экономики». Решение о заключении контракта с Fiat было принято в начале 1964 года самим Хрущевым. Он подтвердил руководству туринского предприятия намерение заключить договор о строительстве завода по выпуску легковых автомобилей, а не тракторов, о чем велись предварительные переговоры в течение года.



Для целого поколения советских людей обладание «Жигулями» стало символом материального успеха

Фото: ИТАР-ТАСС

Роль, отведенная Италии в послевоенной конфигурации блоков политиками, постепенно и настойчиво подвергалась коррекции со стороны промышленных и предпринимательских кругов.

Подтверждением этому могут служить слова президента Fiat **Витторио Валлетты**, произнесенные в 1945 году. Обращаясь к советскому послу в Риме, он заявил, что «для его страны установление адекватных экономических отношений с СССР станет важным противовесом внедрению английского и американского капитала в итальянскую экономику». Исследователям истории Fiat хорошо известно, насколько виртуозно руководство туринской корпорации лавировало между администрацией США, советским правительством и требованиями собственных рабочих. За два года, предшествовавших заключению контракта, Валлетта четыре раза побывал в Белом доме

в Вашингтоне. Так что было бы упрощением назвать «контракт века» классической двусторонней сделкой. Более того, некоторые итальянские историки склонны считать, что тесная связь Fiat с американской администрацией стала определяющим элементом, позволившим реализоваться сотрудничеству между туринским концерном и советским правительством.

Спустя всего четыре года после заключения контракта с Fiat, в 1970-м, с конвейера ВАЗа сошла первая партия машин. Благодаря реализации этого проекта Советский Союз вошел в автомобильный век. Был осуществлен массивный трансфер современной технологии с Запада на Восток, тысяча итальянских инженеров и техников участвовали в сооружении завода, четыре тысячи советских специалистов побывали в цехах Fiat в Италии. Несомненно, речь может идти о крупной дипломатической победе, о беспрецедентной финансово-экономической и политической операции, осуществленной совместными усилиями в сложные для международного сотрудничества годы холодной войны. Ну а город получил колоссальный импульс развития. Если в начале 1960-х число жителей Ставрополя-на-Волге составляло 120 тыс. человек, то к моменту запуска ВАЗа тольяттинцев насчитывалось уже свыше 250 тысяч. Фактически был построен не просто завод, а новый город — с магазинами, школами, объектами соцкультбыта и всем необходимым для жизни.

## Итальянцы звали его Гранде Капо (Большой начальник)

Славутинская Инесса «Эксперт» №16 (895) 14 апр 2014, 00:00  
<http://expert.ru/expert/2014/16/italyantsyi-zvali-ego-grande-kapo-bolshoj-nachalnik/>



Виктор Поляков

*Журналу «Эксперт» посчастливилось опубликовать последнее из известных нам интервью в центральной прессе с первым генеральным директором ВАЗа Виктором Поляковым, после успешного запуска завода еще 11 лет, с 1975-го по 1986-й, возглавлявшим Минавтопром СССР. В эпоху провозглашенного курса на реиндустриализацию нашей страны мы сочли уместным воспроизвести некоторые фрагменты этой беседы с легендарным производственником, ушедшим из жизни в 2004 году.*

— *Многие вазовцы считают, что появлением «Жигулей» мы обязаны вам, бывшему министру автомобильной промышленности СССР Александру Тарасову и заместителю Алексея Косыгина Новикову. Вы согласны с такой трактовкой событий?*

— К этому времени в стране стали думать о необходимости покрытия товарами денежной массы и о более полном удовлетворении потребностей населения. Этими вопросами активно занимался Косыгин, понимавший необходимость изменений в экономике страны. Однако крайне напряженные взаимоотношения с западным миром осложняли любые переговоры, и серьезного экономического взаимодействия не было вообще. Брешь удалось пробить с Италией: во время очередного визита Косыгина Fiat сам предложил совместный проект. В тот период на Fiat большое влияние оказывал президент Валлетта. Именно он настоял на заключении контракта с СССР, в то время как многие были против: концерн создавал мощного конкурента, завод на 600 тысяч машин, выпуская чуть больше миллиона. Однако Валлетта не прогадал, строительство ВАЗа оказалось прекрасной рекламой Fiat, которая повлияла на выпуск его собственной продукции и позволила увеличить поставки автомобилей в другие страны Европы.

При плановой экономике завод для страны был очень эффективным: первая себестоимость машины равнялась 1950 рублям, а продавалась она за 5500. Весь налог с оборота шел в казну, а ежегодные доходы государства превышали основную стоимость всего ВАЗа.

— *ВАЗ вызвал революцию в отечественном автомобилестроении — как в использовании западных технологий, так и в масштабах производства. Более 20 лет он работал на полных мощностях и лишь в последние годы снизил выпуск. Почему, на ваш взгляд, завод не постигла печальная участь ЗИЛа и АЗЛК?*

— Завод изначально создавался по самым высоким мировым стандартам. Не остановить производство сегодня ВАЗ смог только благодаря характеру своей продукции и высокому уровню качества. На ВАЗе была внедрена фиатовская система качества: на брак устанавливались весьма ограниченные лимиты. Жесткая система контроля материалов и комплектующих (все изделия проверялись по техническим условиям «ВАЗ — Fiat»), непрерывный статистический контроль и система поддержания технологий позволяли заводу экспортировать 40 процентов своей продукции. Но решающий фактор — это сложившийся высокоорганизованный коллектив руководителей.

Кстати сказать, российские дороги и климат предъявили более высокие требования к конструкции Fiat. Когда итальянцы ставили на производство свой Fiat-124, в 1965 году, в Европе он был признан автомобилем года, при полигонных испытаниях ряд узлов стал ломаться, в частности задний мост. Не помогло и трижды сделанное усиление этой конструкции. Позже Fiat был вынужден изменить ее не только для нас, но и для себя.

Сегодня, конечно, есть ухудшения, но тем не менее уровень качества, особенно механических узлов «Жигулей», по-прежнему высок.

— *Известно, что ВАЗ подтолкнул строительство КамАЗа, которое вы курировали уже на посту министра. КамАЗ был столь же удачен?*

— ВАЗ действительно коренным образом изменил положение в массовом автомобилестроении: если раньше в стране выпускалось 200 тысяч легковых машин, то с

конвейеров ВАЗа их сходило 660 тысяч. Однако многие сомневались: правильно ли, что такие средства были направлены на производство легкового автомобиля, в то время как в стране не хватало грузовиков? Результатом этих сомнений стало решение о строительстве КамАЗа. Попытались взять за аналог западный грузовик. Возглавлявший до меня Министерство автомобильной промышленности Тарасов и генеральный директор КамАЗа Васильев вели переговоры практически со всеми мировыми фирмами о получении лицензии или на автомобили, или на двигатели. Но все фирмы, как европейские, так и американские, нам отказали, поскольку считали, что КамАЗ будет производить автомобиль для армии. Поэтому модель «КамАЗа» целиком создавалась нашими отечественными конструкторами: ЗИЛ проектировал всю машину и все агрегаты, а Ярославский моторный завод — двигатель и коробку передач.

— *Машина удалась?*

— Вопрос сложный. При проектировании «КамАЗа» допустили ряд ошибок. Исходя из наших тяжелых дорожных условий была выбрана трехосная машина с нагрузкой на ось шесть тонн, в то время как в мире массовые перевозки осуществлялись грузовиками с десятитонной нагрузкой. И хотя наша трехосная машина соответствует нашим дорогам, по экономичности она уступает зарубежным и не может в значительных количествах экспортироваться на Запад. Ошибок этих можно было бы и избежать: Косыгин настаивал на выпуске двух машин — с шести- и десятитонной нагрузкой. Но Политбюро его предложение не приняло. И объем производства также был принят необоснованно большим.

Тем не менее была решена главная задача — устранен дефицит массовых грузовых перевозок. Кроме того, с КамАЗом по всей стране была создана система обеспечения запчастями и построено много сопутствующих предприятий — более десятка.

*Полная версия материала опубликована в журнале «Эксперт» № 16 за 1996 год.*