



"У Петра Макаровича КАЦУРЫ на автозаводе – постоянное вазовское гражданство". Так однажды писала наша газета о человеке, который вот уже 20 лет живет в столице. А все потому, что, будучи директором по экономике и планированию ПО "АвтоВАЗ" в 70–80-е годы, он считался фигурой знаковой. Новая система организации и оплаты труда, управления и материального стимулирования в историю ВАЗа и автопрома страны вошла именно под грифом "П.М.Кацура".

ЛИЧНОСТЬ В ИСТОРИИ АВТОВАЗА

Сегодня Петру Макаровичу Кацура исполняется 75. Накануне юбилея наш корреспондент связался с ним по телефону и попросил ответить на несколько неюбилейных вопросов.

– Петр Макарович, скажите, АВТОВАЗ для вас – это лишь воспоминания, факт биографии или вы до сих пор интересуетесь его жизнью, деятельностью?

– Моя связь с автозаводом никогда не прерывалась. Более того, я предложил руководству АВТОВАЗа (и оно меня поддержало) в связи с предстоящим 40-летием автогиганта создать книгу. Даже название придумал: "АВТОВАЗ на рубеже эпох". Как вы уже наверняка догадались, речь идет об эпохе социализма и о переходе экономики на рыночные рельсы. Анализ того, что делалось в то время и что происходит сейчас, – вот сущность этой книги. Она в корне отличается от других исторических книг об АВТОВАЗе – важных, интересных, но иной направленности. Работа над книгой почти завершена.

– Интересно, какими же будут финальные страницы этой книги? Вы ведь в курсе, что АВТОВАЗ сейчас вновь на стыке эпох?

– Действительно, можно и так сказать, имея в виду известные события – грядущие изменения в составе совета директоров. Я еще не встречался с представителями будущего руководства автозавода, не знаю, на что дальше будет сориентировано предприятие. Поэтому и не могу предугадать, как завершу эту книгу. Но я уверен: АВТОВАЗу просто необходимо победить в той конкурентной борьбе, на которую его спровоцировали иномарки. Для этого нужны деньги, инвестиции, государственные решения.

Все будет гораздо яснее после 22 декабря, то есть после собрания акционеров. Тогда и увидим, в каком направлении будут двигать вазовское производство. Но я ду-

маю, государство заинтересовано в том, чтобы завод чувствовал себя нормально и имел хорошую перспективу.

– Петр Макарович, чтобы связать-ся с вами, мне дали несколько ваших рабочих телефонов. Вы продолжаете трудиться? Как складывается ваша профессиональная судьба сегодня?

– Я работаю в инвестиционной компании ОАО "Народный фонд". По адресам ее акционеров (их более 600 тысяч) можно изучать географию России – от Камчатки до Калининграда. Наш фонд занимается тем, что вкладывает деньги и получает доходы от реальной экономики, в частности, вкладывая в энергетику, нефтяную промышленность, металлургию...

– За 20 лет вашего отсутствия на АВТОВАЗе сменилось несколько поколений в трудовом коллективе. Пришло племя младое, вам незнакомое. Но ожидания прежние – работа, достойная зарплата, сохранение социальных программ. Что бы вы сейчас сказали молодым?

– Ни в коем случае не опускать руки. Но в первую очередь я бы пожелал тому руководству, которое придет на завод, чтобы оно с пониманием отнеслось к коллективу. Вазовцы умеют делать машины. Не растерять бы уникальный материально-технический, профессиональный потенциал замечательного предприятия, которым является АВТОВАЗ.

– А мы в эти юбилейные дни желаем вам здоровья, всего самого доброго. Знайте, в истории АВТОВАЗа закреплено имя – Петр Макарович Кацура.

– Большое спасибо.

Рина МАРКОВА

Экономическая служба нашего предприятия чтит его как своего отца-основателя. А работавшие с ним вспоминают не только деловые качества этого руководителя, но и личное мужество, когда надо было доказывать реальные затраты во властных кабинетах Москвы.

Вот пример, который неоднократно приводит в своих воспоминаниях известный всем тольяттинцам **А.И.Ясинский**:

– В 73-м было принято решение о строительстве первых 33 крупных центров технического обслуживания, самый большой – в Тольятти. Но мы понимали, что крайне нужны и мелкие станции, ведь в областные города не наездишься в такой огромной стране. И наша вазовская экономическая братия искала и находила деньги на это строительство. Но, замечу, строительство незаконное, то есть не разрешенное официально. Мы смогли построить около 400 мелких станций техобслуживания. Победителей не судят, но П.М.Кацура брал тогда на себя огромную ответственность.

Сам Петр Макарович Кацура признавался, что с тяжелым сердцем расставался с ВАЗом, не устоял перед мягким, но настойчивым нажимом **Н.И.Рыжкова**. Напомню: Николай Иванович Рыжков в начале перестройки был председателем Совета Министров СССР и вызвал директора по экономике и планированию ПО "АвтоВАЗ" в столицу для работы в аппарате правительства – в стране надо было внедрять новую систему управления экономикой. Потом политика сделала крутой вираж...