

САМАРСКИЕ СУДЬБЫ



Рафаэль Кислюк (1927-2009)

Сейчас вся страна, как и сорок лет назад, говорит о Волжском автомобильном заводе. Только сорок лет назад обсуждали, как завод строится, а сейчас - как он разваливается... Экономисты посчитали, что средства, которые страна выделила на строительство завода, к началу этого века окупились 25 раз. А сейчас правительство выделяет многомиллиардные дотации ВАЗу только для того, чтобы как-то удержать его на плаву. В 2008 году каждый выпущенный с конвейера автомобиль приносил заводу убыток в 1000 долларов.

Как же случилось, что гордость отечественного машиностроения, чью продукцию охотно покупали во многих странах мира, вдруг стал обузой для государства? Кто виноват, что вовремя не проводилась модернизация производства, что безнадежно отстали от времени модели автомобилей, выпускаемых заводом?

Когда-нибудь умные люди подробно напишут об этом в толстых книгах, но и сейчас ясно, что большая вина в этом лежит на нынешних руководителях завода, на высшем менеджменте, как сейчас они себя красиво называют. Их цель - заработать больше денег, а сам завод для этого только средство. Целью работы первых руководителей ВАЗа во главе с первым Генеральным директором В.Н. Поляковым было вовремя пустить завод и добиться его стабильной работы. Кстати, зарплата у Генерального в ту пору всего в три раза превышала зарплату рабочего с конвейера. Сейчас зарплата у руководителей в сотни раз больше, чем средняя по заводу.

Виктор Николаевич Поляков и его команда, построившая самое современное в СССР промышленное производство, поднявшее в те времена весь уро-



Один из гвардейцев команды В.Н. Полякова - Рафаэль Кислюк

вень отечественной промышленности, совершили трудовой подвиг.

Одним из гвардейцев той славной поляковской команды был Рафаэль Давидович Кислюк.

Его юность прошла в Узбекистане. Сюда, в Ташкент, после начала войны из Москвы в эвакуацию приехала семья Кислюка, и четырнадцатилетний Рафаэль пошел работать электромонтером



Рафаэль с женой Соней и ее подругой в первомайской колонне работников комбината. 1950 год



Рафаэль и Соня в день свадьбы. 1949 год

на мелькомбинат. В конце войны, сдав экстерном экзамены за десятый класс, он поступает в политехнический институт. В 1949 году получает специальность инженера-технолога литейного произ-



P. Кислюк - начальник металлургического цеха атомного комбината. 1955 год

водства и направляется на "шестерку" - так назывался первый в СССР атомный комбинат, который занимался добычей и обогащением урановой руды для создающейся в те годы атомной промышленности.

Рафаэля Кислюка, которому только что исполнилось 22 года, назначают начальником крупнейшего литейного цеха, где работало 1200 человек. В 1953 году, когда в стране начались гонения на евреев по сфабрикованному "делу врачей", коммунисты цеха, чтобы оградить молодого начальника от репрессий, избирают Кислюка парторгом цеха.

Двенадцать лет проработал Рафаэль на "шестерке", а затем его направили главным металлургом экскаваторного завода в Ташкент. Затем руководство республики назначило Кислюка директором завода резинотехнических изделий, который до этого пять лет не выполнял план. Через год завод вышел в передовики, а Кислюка наградили орденом "Знак Почета".

В 1967 году врачи настоятельно рекомендовали Софье Николаевне - жене Рафаэля Давидовича - сменить климат, переехать в центральный район России. Так семья Кислюка оказалась в Тольятти, а Рафаэль предстал перед Генеральным директором В.Н.Поляковым.

Далее я приведу несколько рассказов Рафаэля Давидовича о том, как в те годы работали на ВАЗе.

Меня послали в Италию на приемку оборудования. У нас было закуплено оборудование у 960 фирм. И мы покупали очень грамотно. Мы, конечно, насобачились в этом деле. Мы работали с капиталистами и составляли очень грамотные контракты, где старались сэкономить каждый рубль.

Был такой крупный французский миллионер Вуазен. Карусели для изготовления головки блоков мы покупали у него. Я был главным представителем от заказчика, а поскольку контракт этот был очень дорогой, то к нам из Парижа прилетел сам господин Вуазен с двумя специалистами



В.Н. Полякова (в центре) Кислюк называл "Знаменем Волжского автозавода", бесконечно уважал и любил его из его фирмы. Два дня шли переговоры, а когда решали вопрос об оплате, я достаточно грамотно уторговал у него сорок процентов стоимости. Это было выше всего! Где-то в два часа ночи мы закончили, спустились в ресторан, чтобы отметить подписание контракта, и там он мне предложил работу в своей фирме с большим окладом и пообещал хороший дом под Парижем:

- Вот я этих двух своих специалистов уволю, а тебя возьму! Ну хорошо, ты уторговал у меня сорок процентов. А сколько ты сам за это получишь?

Я гордо отвечаю:

- Зарплату.

Он говорит:

- Я не могу вас понять! То ли вы все идиоты, русские, то ли у вас что-то есть секретное от нас?

А нами что двигало? Во-первых, потрясающий вазовский патриотизм, который не имел слов "нет" и "не могу"... Это, конечно, шло от Полякова. Вот маленький пример, как он нас воспитывал...

Я звоню ему из Москвы, говорю, что у меня ничего не получилось с Новиковым.

Решить этот вопрос он не может, уже не помню, какой-то большой вопрос...

А Поляков спрашивает:

- А вы у Косыгина были?

Я говорю:

- Виктор Николаевич, ну кто я такой, чтобы идти к Косыгину?

Он отвечает:

- Вы не дачу себе строите! Это - ВАЗ!

И я звоню помощнику Косыгина, прошу на прием. Он мне:

- А ты сможешь за три минуты все изложить?

- Я и за минуту смогу, пусть только он подпишет чек на 50 миллионов рублей.

Ну, помощник все подготовил, ведь все они были владельцами "Жигулей" и старались нам помочь. Мы этим пользовались, конечно...

Рафаэль Кислюк приехал в Тольятти, когда строительство завода только начиналось, а на месте будущих цехов было кукурузное поле. В.Н. Поляков обычно направлял Кислюка на самые трудные участки работы. Рафаэль Давидович поочередно создавал управление смежных производств, строил и пускал



Р.Д. Кислюк (крайний слева) на очередных международных переговорах

ремонтно-литейный цех, работал в Европе на приемке оборудования, возглавлял строительство чугунно-литейного цеха, был начальником центрального производственного управления

АВТОВАЗа и в апреле 1970 года запускал главный конвейер. Вот что рассказывал об этом событии сам Рафаэль Кислюк:

Как было принято в те годы, была поставлена задача собрать первые автомобили



Подготовка к отправке первого состава с "Жигулями". Р. Кислюк - крайний справа



Самые первые работники управления системы АвтоВАЗтехобслуживания

к 100-летию со дня рождения В.И.Ленина. Вечером 18 апреля подали со склада шесть уже окрашенных кузовов и включили конвейер. От итальянцев был главный конструктор двигателей Кремонини, а от нас - главный инженер Евгений Башинджааян, Борис Поступов и я. Поскольку это было потрясающее зрелище, я взял с собой сына, а Борис - дочь. И мы шли всю ночь за этими кузовами. На всех операциях были наши советские люди и итальянские бригадиры на подстражовке.

К утру сняли первый автомобиль, он сразу завелся, поставили его на "трясучку", потом на яму схождения и расхожде-

ния колес и фар. И вот первые шесть авто были сняты утром.

Но конечно, самым главным и самым трудным делом в жизни Рафаэля Давидовича было создание службы АвтоВАЗтехобслуживания. Это была система, которая охватывала весь Советский Союз - от Владивостока до Бреста и от Мурманска до Кушки. Построив эту систему в виде сотен больших и малых СТО, нужно было, во-первых, выучить специалистов, а всего их было более ста тысяч, практически столько же, сколько работало на Волжском автозаводе. Во-вторых, создать из них единый коллектив,



Р. Кислюк и В. Деханов на открытии первого головного спецавтоцентра в Тольятти. 1973 год



Р. Кислюк с картой СССР, на которой отмечены построенные станции СТО

работающий по одним правилам, по единым документам, с единым чувством ответственности. И третьим важным делом было создание эффективного коллектива управления всем этим хозяйством.

В.Н. Поляков, поручая Кислюку создать и возглавить эту службу, говорил, что это гораздо сложнее, чем построить автозавод, который расположен в одном месте и где все на виду. АвтоВАЗтехобслуживание было гигантской организацией, причем примерно две трети ее были построены без государственной поддержки, а лишь усилиями службы Кислюка.

И все это было создано в короткие сроки и хорошо работало. Для этого потребовались сотни командировок во все регионы, напряженная работа с Госпланом и



Р. Кислюк на строительстве Сухумской СТО, одной из пятисот, созданных в стране за 15 лет

Советом Министров СССР, с местными обкомами и с ЦК партии. Все это делал именно Кислюк.

Вот несколько коротких воспоминаний о Р.Д. Кислюке ветеранов АвтоВАЗтехобслуживания.

Петр Карабенцев, директор СТО "Комсомольская":

Кислюк, безусловно, человек с большим талантом организатора и крупный специалист в деле автосервиса, который он создавал практически с нуля. Вот наши СТО "Центральная", "Комсомольская", "Жигулевская", "Сызранская" входили в состав Тольяттинского спецавтоцентра, которому Рафаэль Давидович уделял особое внимание. Он вникал в такие тонкости технологии ремонта, что мы просто диву давались: откуда у него такие познания? А он учился всю жизнь сам, чтобы показывать нам пример.

Владимир Синогин, бывший директор СТО "Центральная":

Поражала в Кислюке не только его четкость в принятии быстрых и верных

решений, но и внимание к проблемам даже небольших станций техобслуживания. Он буквально вдалбливал нам мысль, что любое подразделение автосервиса - жизненно важный орган единого организма. Нас, "мелких директоров", он принимал по любым вопросам и практически в любое время.

Геннадий Мещеряков, бывший помощник Р.Д. Кислюка:

Я познакомился с Кислюком еще в 1968 году, когда шло строительство металлургического производства на ВАЗе. А потом, работая его помощником, выполнял его различные поручения, порой очень сложные. Кислюк организовал такую помощь нашему подшефному Кошкинскому району, что туда стали приезжать перенимать опыт многочисленные гости. Конечно, мощная система нашего автосервиса имела огромное влияние практически на любое предприятие в СССР, и мы этим пользовались, помогали подшефным колхозам. Мы доставали дефицитные тогда запчасти к сельхозтехнике, приобретали на свои



P. Kislyuk за рулем экспериментального автомобиля, созданного в АвтоВАЗтехобслуживании



R. Кислюк открывает традиционный конкурс профессионального мастерства работников АвтоВАЗтехобслуживания

средства трактора и комбайны. Мне приходилось также часто по поручению Рафаэля Давидовича вылетать в разные регионы страны, организовывать обеспечение

города Тольятти продуктами и ширпотребом.

Юрий Целиков, бывший директор Тольяттинского Спецавтоцентра на Восточном кольце:

Я присутствовал на одном совещании, когда Кислюку поручили обеспечить весь город Тольятти продуктами питания. Помню, как он подключил всех, кто имел и даже не имел отношение к нашему автосервису, был или не был у него в прямом подчинении. Он нас всех построил и "напряг", но организовал доставку мяса, которое привозилось в город целыми рефрижераторами из родной Кислюку Средней Азии. Потом ему же поручили и обеспечение промтоварами. Все делалось четко, плавазовски, по-поляковски. Чувство общности целей, необходимости сделать для всех - это в нем было всегда. Он умел сочетать личный интерес с интересом корпорации.

Борис Рыдаев, бывший директор СТО "Питер-лада":

Кислюк привил нам, директорам СТО, очень большую ответственность друг перед другом. В те времена действовал закон: если приезжал директор в твой город, ты обязан лично встретить его, накормить и помочь. Личные дела - это вообще



На 25-летнем юбилее системы АвтоВАЗтехобслуживания те, кто стоял у его истоков



Друзья и родные Р. Кислюка. Слева направо: К.Г. Сахаров, Р.Д. Кислюк, Р.А. Сахарова, М.М. Жванецкий с женой, С.Н.Кислюк, Л.Р. Кислюк

не обсуждалось! Ты сделай ему, а потом себе. И он жестко относился к тем, кто не понимал этого, кто видел сиюминутные задачки для себя более главными, чем дела службы, дела завода. В этом плане у него получалось очень здорово с нашим братом, директором...

Рафаэль Кислюк писал в своей книге воспоминаний:

В жизни, я считаю, мне повезло во всем. Первое - это жена и дети, лучшее, что дала мне жизнь. Что касается работы, то я столько делал впервые и этим горжусь. Даже поверхностное перечисление говорит о многом. Впервые сам варил сталь, а потом учил других. Впервые прямо со студенческой скамьи стал начальником литейного цеха. Впервые, став директором завода резинотехнических изделий, показал химикам, как надо выводить завод из прорыва "революционным путем". Впервые, организовав управление смежных производств ВАЗа, разработал и распределил по министерствам первую разделительную ведомость узлов и деталей. Впервые участвовал в качестве начальника штаба в строительстве металлургического производства, в контрактации и приемке оборудования, в строительстве жилья. Впервые организовывал планирование истыковку производств автомобильного завода.

Впервые организовывал отгрузку автомобилей. Впервые в Советском Союзе создал систему автосервиса. Конечно, я горжусь всем этим и понимаю, что не зря прожил жизнь.

Поздравляя Рафаэля Кислюка с 75-летним юбилеем, его давнишний друг Михаил Жванецкий прислал такую телеграмму:

РОССИЯ ТОЛЬЯТТИ САМАРСКОЙ ЛЕНИНГРАДСКАЯ КИСЛЮКУ РФ

Великий Кислюк! Ты лучшее, что произвела советская власть себе на погибель. Ты был велик и свободен всегда. Для меня выше тебя человека не было, и я очень горжусь тобой. Такие, как ты, поднимали страну, дали в руки мотор и познакомили народ со своей страной. Машина стала в семье главной. В нашем детстве, говоря о пробках, думали о выпивке и дураках. Теперь о всей стране. И женщин мы любили. Мы были слегка непорядочны в цели, они - слегка непорядочны в средствах. Теперь мы с тобой счастливы независимо от цели и средств. Мы счастливы дважды - в прошлом и сейчас. Твой давний друг неподалеку. Жванецкий.

Владимир САМАРЦЕВ