

## **С золотым юбилеем, «копеечка»!**



**1 марта 1970 года первые 10 кузовов будущих автомобилей «Жигули» выпустил вазовский цех сварки. Ветеран ВАЗа Леонид Пахута о славном комсомольском прошлом Автограда, растерянном настоящем и тревожащем будущем**

Леонид Пахута – человек, судьба которого неразрывно связана с биографией Волжского автомобильного, с яркой, наполненной жизнью заводчан за пределами конвейера. Ветеран Пахута – наш сегодняшний гость и собеседник.

**Нет гласности – нет и ясности**

**– Леонид Станиславович, выпуск первого вазовского автомобиля – история, которая сегодня очень по-разному читается представителями разных поколений Волжского автомобильного. И все ж ветераны заранее примеряют медали, готовясь к торжествам. С каким настроением встречаете эту дату вы?**

– Признаюсь, огорчает нынешняя спекулятивная кабинетная игра в оргкомитеты и программы празднования золотого юбилея АВТОВАЗа. Полное формальностей, это псевдозанятие проигрывает в сравнении с подготовкой к 30-летию и 40-летию Волжского автомобильного завода (1996 и 2006 годы). Тогда определяющим подходом к организации юбилейных торжеств были публичность и взаимодействие заводского и городского оргкомитетов. Концепции ожидаемых праздников предусматривали участие в них самих автостроителей. Собирались встречные предложения, одно из которых обернулось успешной акцией «Юбилейный сертификат», существенно дополнившей заводскую юбилейную смету. Художники и дизайнеры города охотно включались в творческие конкурсы, объявляемые главным градообразующим предприятием, а тематические вазовские выставки становились заметными культурными событиями и органично вписывались в праздничное оформление городского пространства. Кстати, в те годы и родился слоган «Тольятти – АВТОВАЗ: общие цели».

Много ли сегодня слышно о деятельности юбилейного оргкомитета АВТОВАЗа, утвержденного президентом Бу Андерссоном в сентябре 2014 года? Может, сей коллегиальный орган еще существует и не отменен очередным залетным президентом-иностранцем. Нет-нет, да мелькнет в прессе пара слов про участие социального вице-президента Дмитрия Михаленко в неожиданном совещании на тему грядущих торжеств. И опять осторожная тишина. А нет гласности – нет и ясности. Какое уж тут настроение! Спасибо губернатору Азарову, чей февральский визит в Тольятти прояснил наконец финишную программу городских праздничных мероприятий.

– Однажды вы написали: «Мы не чужие и лишние! Просто мы – особой закваски народ. К тому же, честно говоря, всем нам очень хочется, как и раньше, оправданно улыбаться при объединяющих словах: Волжский автозавод, Автоград, Тольятти».

### **За нас! За вас! За АВТОВАЗ!**

– **Кому, чему улыбнетесь на юбилее?**

– В апрельские дни охотно пожму руки тольяттинцам на Петербургском международном автосалоне (9-12 апреля), который, по логике вещей, должен пройти под знаком АВТОВАЗа-юбилея. И насчет улыбки вы правы. Она будет со мною весь праздничный день в переключке с живыми соратниками. Разумеется, поддержку по доступным информканалам дружеской связи ветеранский тост: «За нас! За вас! За АВТОВАЗ!» И улыбнусь нашему светлому прошлому, символами которого стали возведенные в волжской степи автозавод и Автоград.

– **Закваска первопроходцев появлялась не сама по себе. Ее делали не только гены, но и живые, правильные дрожжи, которые в том числе откуда-то бесконечно добывали и вы. Фестивали, праздники, события... Откуда были те дрожжи, Леонид Станиславович?**

– А закваска у всех нас простая, зато надежная: советский патриотизм. Хорошо так пелось – «раньше думай о Родине». Позже некоторые, включая и меня, стали критически подходить к окончанию энергичного запева – «... а потом о себе». Но об этом в другой раз.

Можно ли забыть огромный транспарант на корпусе прессового производства – «ВАЗ строит вся страна»? «Итальянский» автозавод в Тольятти стал предметом общего восхищения, уважения и понятной зависти. В семидесятые годы причастность к большому делу определяла горячий ритм сотен тысяч молодых сердец. И еще не было затертое объединяющее понятие «романтика». А как с этим сегодня?..

**– Руководство завода легко поддерживало культурный градус заводчан или и тогда тоже приходилось бороться за каждый рубль, за каждое решение, например, о приезде чилийских парней на фестиваль Виктора Хары?**

– Видели бы вы, с какой гордостью принимал в Москве профсоюзную медаль «За развитие самодеятельного творчества» заместитель генерального директора ВАЗа С.М. Потапов. Строящемуся новому городу автостроителей было еще далеко до гостеприимного Дворца культуры и техники, а народные коллективы заводской самодеятельности уже славились на всю страну, добавляя популярности автомобилям «Жигули». А разве не символична существенная поддержка автозаводом Грушинского фестиваля, когда он проходил на Федоровских лугах рядом с заводскими базами отдыха? Тот же фестиваль политпесни памяти Виктора Хары не мог бы песенно расплескаться до международного уровня без системного содействия заводских руководителей, служб и общественных организаций. Жаль, что остается в рукописи подготовленная Виктором Захаровым книга «ВАЗ – Культура – Город», вполне раскрывающая вашу мысль о высоком «культурном градусе» волжских автостроителей.



**– Как вам кажется, насколько прочен человеческий фундамент, на котором город и ВАЗ все еще держатся сегодня, накануне 50-летия выпуска первого вазовского автомобиля?**

– Боюсь, ответ мой не созвучен бравурному тону затянувшегося на пять лет юбилейного действия. Да и о какой прочности заложенного пионерами ВАЗа фундамента, выдержавшего суровые испытания рынком (итог 2005-года: около 1,5 млн автомобилей «Лада» и сборочных комплектов), можно говорить, когда из системы управления новым АВТОВАЗом напрочь исключено понятие «корпоративная культура», а куцым ныне корпоративным СМИ рекомендуется пореже возвращаться к поучительным страницам поляковского ВАЗа. Зачеркиваются традиции славного вазовского коллектива, и уже не отмечается в январе корпоративный праздник День молодого автостроителя, установленный с 2005 года. Размыты четкие прежде взаимосвязи автозавода, всегда сознававшего ответственность за настроение автомобильной столицы, и города, тепло относившегося к верному градообразующему предприятию. Вот и сомневаюсь, что в весенние юбилейные дни проспекты Автограда украсятся перетягами «Привет, дружище АВТОВАЗ!».

### **Не сомневаюсь в потенциале**

**– Еще одна цитата из Леонида Пахуты: «Мой Тольятти. Город-трудяга. Город-романтик. Город-творец. Уже не автомобильная столица России. И пока не обанкротившийся Детройт. Нашей доморощенной Атлантиде, судя по всему, предстоит четвертое рождение». Так когда оно, по-вашему, предстоит, Леонид Станиславович?**

– Уфф... Давняя любовь к нашему городу уже не подкрепляется прежней уверенностью в его радужном будущем. Нет, я не сомневаюсь в потенциале обновленного временем городского сообщества. Но что может городской округ Тольятти без утраченного динамизма и финансовой самостоятельности? Без заслуженной гордости мегаполиса, дававшего стране 4% валового дохода и законно претендовавшего на соответствующее ресурсное вливание в свою экономику и социалку? Неловко читать оплаченные восторги в связи с очередным «руководящим» наездом в столицу химиков и машиностроителей самарского губернатора или представителя президента. Город продолжает терять ярких лидеров и менеджеров. Таких, как талантливая Юлия Рыбакова, которая востребована не на тольяттинской родной земле, но в Ярославле, который ее стараниями превращается в мощнейший туристический центр России. Да, наш Тольятти по-прежнему щедр на достойные культурные проекты, однако очевидна разобщенность действий власти, бизнеса и культуры. Хочу здесь ошибиться. Но так желаю ощутить потрясающую атмосферу единого города, о непрерывном развитии которого реально заботятся все фабрики и заводы, банки и частный бизнес, учебные заведения и общественные объединения...

Мечтаю вновь почувствовать утренний пульс города, которому могут и, поверьте, готовы помогать его успешные птенцы, разлетевшиеся по России-матушке. Так позови, город, преданных тебе земляков! Обопрись и на них, как это уже десятилетиями делает соседняя Самара. И тогда, как знать, вдруг да реализуется заждавшаяся надежда на четвертое возрождение ставропольской Атлантиды. Обновление, к которому уверенно приложит руку и сердце главный российский автозавод, обязанный своим многообещающим рождением этой точке на карте страны и мира.

## **Справка**

Леонид Пахута с 1968-го по 2009 год работал в ОАО «АВТОВАЗ, прошел путь от мастера до заместителя начальника центра управления массовыми коммуникациями и руководителя проекта по корпоративной культуре завода.

**Наталья Харитонова**