



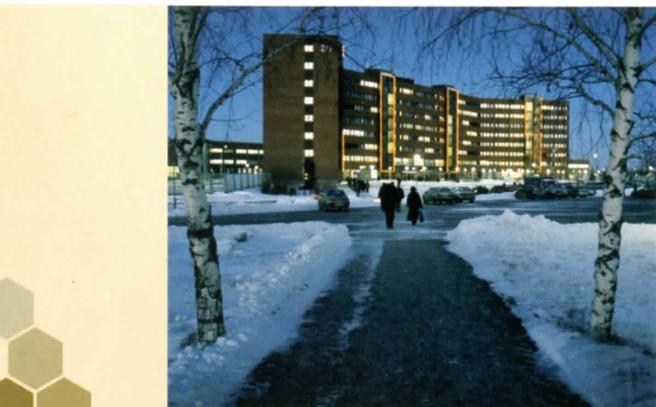
**З**нал ли Владимир Васильевич Каданников, когда его на собрании представителей трудового коллектива избрали генеральным директором объединения «АВТОВАЗ», какие испытания выпадут на время его руководства? Что все прежние производственные проблемы покажутся задачками для первоклассника? Естественно нет. Никто не знал. А события пошли лавиной. Для предприятия, интегрированного в мировую промышленность, имевшего поставщиков оборудования, материалов, комплектующих практически во всех странах мира, развал Совета Экономической Взаимопомощи стал первым ощутимым ударом. Едва удалось наладить производство комплектующих в стране, прекратил существование СССР, а вместе с ним – система поставок и система авто-сервиса в союзных республиках. Довершило процесс разрухи родное правительство, оставив предприятия без оборотных средств и назвав этот шаг шоковой терапией. Тысячи крупных и мелких предприятий от такого шока так и не оправались. Они даже не успели добрести до рынка, погибли в безвременье и в беззаконии.

И все-таки АВТОВАЗ не оказался совершенно беззащитным в сложившихся обстоятельствах. Каданников, имея обширные деловые контакты со всеми министерствами и ведомствами, получая

информацию о готовящихся переменах, что называется, из первых рук, умудрялся умело лавировать среди града падавших камней убийственных правительственных решений. В 1992 году объединение «АВТОВАЗ» стало акционерным предприятием. В 1988 году был создан АВТОВАЗБАНК – кредитно-финансовое учреждение нового типа, позволяющее более гибко решать финансовые проблемы, аккумулировать средства и направлять их на решение первоочередных проблем, в том числе поддерживать в рабочем состоянии смежников и поставщиков. Это были не только грамотные, но фактически прозорливые действия, которые словно предвидели грядущие события. Но все предвидеть было невозможно. Разразился кризис неплатежей. Впервые иностранное слово бартер стало дикой российской реальностью. Обмен товара (автомобилей) на товар (металл, комплектующие, материалы и даже продукты и товары первой необходимости для работников завода при пустующих прилавках) усугубил дефицит денежных средств. Начались задержки с выплатой зарплат. Как следствие – забастовки, саботаж. Рабочих понять можно – в макроэкономические и макрополитические процессы им вникать ни к чему, трудовой договор они составляли не с правительством, а с администрацией объединения, вот она пусть и платит немедленно.



Владимир Васильевич прекрасно понимал бастующих. Ведь не пришлый человек – на заводе с 1967 года, здесь прошло его становление как руководителя, и любая проблема предприятия всегда становилась его личной заботой. А тут не просто комплектующие вовремя не подвезли – люди голодают. Создали знаменитые УРСы. Товары и продукты добывали всеми правдами и неправдами, в том числе по тому же ненавистному бартеру. Но даже не задержка зарплат, не тотальный дефицит товаров и забастовки по этому поводу беспокоили Каданникова и руководство



завода. Он видел дальше – разрушение системы социальных гарантий. Он первым понял, что не будет бесплатного жилья, бесплатного медицинского обслуживания и образования, государственное пенсионное обеспечение не гарантирует безбедной старости ветеранам. И поручил создать новую систему, приспособленную к рыночным условиям.

Все это протекало на фоне отсутствия безопасности на государственном уровне. Начался разгул преступности. Кто только не стремился прибрать к рукам автогигант! Он как магнитом притягивал и новых русских, и преступные группировки. Разборки, перестрелки – кладбища заполнялись целыми массивами могил «братков». Главным во всем этом шабаше передела собственности было уберечь заводчан любимыми способами...

И завод жил, работал, по-прежнему выполнял программу ежесуточного выпуска автомобилей; был создан уникальный научно-технический центр, первым директором которого стал Каданников; готовились к постановке на конвейер новые модели автомобилей; город получал свою долю налогов и материальную помощь завода, который по-прежнему считал себя ответственным за судьбу Тольятти. Руководство города и области понимало: остановка автозавода станет социальной катастрофой для всего региона, да и для всей страны, потому что вместе с заводом окончательно рухнет вся автомобилестроительная отрасль. Об этом Владимир Васильевич неустанно говорил на всех уровнях. Бесконечные командировки в Москву стали для него обычным рабочим режимом. Выстояли. Сберегли завод. Не пострадал город.

Представьте себе картину: идет человек по непроходимому лесу, прокладывает дорогу.



Он не знает, где увязнет в болоте, где споткнется о камень, спрятавшийся в густой траве, где свалится в яму, прикрытую валежником. Но вот дорога построена. Идут по ней люди и удивляются: «Чего это он говорил о ямах да кочках, отличная дорога. Наверное, не очень умный был, если спотыкался и расшибался в кровь». Да, сейчас, когда крах СССР стал уже историей и ситуация, как говорится, устаканилась, можно говорить об ошибках, просчетах. Но если бы знать, как отзовется в будущем решение, спасающее завод в данный момент, когда промед-

ление смерти подобно... Сейчас можно сказать главное: заводу и городу очень повезло, что в период полного обвала социалистической экономики у руля градообразующего предприятия оказался человек с государственным мышлением, достойный быть премьер-министром России. То есть руководитель, который, обладая обширными знаниями мирового опыта в экономике, производстве, понимая сложнейшие социальные и политические взаимосвязи, мог все это поставить на службу предприятию, городу, каждому конкретному человеку.