



ПОКА ЖИВЫ ВАЗОВЦЫ — ОТСТОИМ АВТОПРОМ!?

События глазами Юрия Целикова

Вспомнилась детская песенка Витьки-Почемучки «Почему плывут по небу облака? Почему впадает в озеро река? Почему горит восток? (... дальше по-новому) Почему цена растёт? Олигархи богатеют, а народ наоборот?» В последнее «тревожно-военное» время этот вопрос «ПОЧЕМУ?» звучит особенно актуально. Почему США и их вассалы в Европе арестовывают валютные резервы нашей страны на умопомрачительные суммы?! Фактически арестованы средства золотовалютных резервов, оцениваемых в 900 млрд долларов, в которых 300 млрд долларов – депозиты российских корпораций. Почему во Франции тоже «заморозили» около 200 млрд долларов наших отечественных денег??? Почему французы на ВАЗе стали срочно собирать свои чемоданы и отбывать в Париж в досрочный отпуск??? Почему, вдруг, перенесли июльский корпоративный отпуск на апрель??? Почему на этажах «вазовской высотки» тихонько заговорили о возможном «бракоразводном процессе» и охлаждении «французской любви» с Россией? И самое главное – ПОЧЕМУ наш ЦЕНТРОБАНК все эти многие годы «держал денежки в сундуках» зарубежом, а не направлял их на развитие нашей отечественной промышленности???

Теперь чиновники в правительстве криком кричат об импортозамещении... Вспоминаются пророческие слова первого генерального директора ВАЗа Виктора Николаевича Полякова, сказанные им 20 апреля 2000 года в тольяттинском Дворце спорта на торжественном вечере, посвящённом 30-летию выпуска первого автомобиля: «...Я должен сказать, что сейчас мелькают у различных обозревателей в различных кабинетах такие рассуждения: «МЫ БЕСКОНЕЧНО ОТСТАЛИ ОТ ЗАПАДА, их уже не догонишь. ПОЧЕМУ бы новые машины не брать на Западе, и старые тоже не брать? ЭТО БЫЛО БЫ ПРЕДАТЕЛЬСТВОМ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ! Я призываю лучшие силы, лучших специалистов завода обеспечить конкурентоспособность и добиться процветания автомобилестроения».

Напомню, что ещё в 1996 году Поляков предостерегал: «Отказ России и, прежде всего, ВАЗа от собственного автомобилестроения – это наиболее лёгкий, но и САМЫЙ БЕССЛАВНЫЙ ПУТЬ». Наши родные отечественные руководители сумели некоторое время удержать завод на правильном пути, и в 2004 году В.В. Каданников говорил: «Важной вехой развития ВАЗа стал автомобиль ВА3-1118 «КАЛИНА», сошедший с конвейера 18 ноября 2004 года. Сколько было разговоров о закате отечественного машиностроения, о крахе АВТОВАЗа! Но, несмотря ни на что, все эти годы мы с вами работали и учились. Постигали науку сбыта и науку качества, искусство говорить с нашим потребителем и внимательно слушать его... Сегодня мы можем с гордостью сказать: АВТОВАЗ вышел на действи-

тельно новый уровень. Произошло кардинальное обновление, создан фактически новый завод, сданы в эксплуатацию самые современные цеха, построенные СОВМЕСТНО С ВЕДУЩИМИ ЕВРОПЕЙСКИМИ КОМПАНИЯМИ. 18 ноября – это не просто запуск в производство новой модели автомобиля, ЭТО ПРОРЫВ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ, СИМВОЛ ОБНОВЛЕНИЯ ВСЕЙ ОТРАСЛИ».

18 ноября – это не просто запуск в производство новой модели автомобиля, ЭТО ПРОРЫВ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ, СИМВОЛ ОБНОВЛЕНИЯ ВСЕЙ ОТРАСЛИ

И вот после «декабрьского 2005 года вооружённого акционерного собрания» с приходом «московских варягов» начался смутный период в жизни автозавода... ПОЧЕМУ наш завод превратился в «отвёрточное производство автомобилей»??? Почему правительство допустило продажу успешного завода государству, ставшему теперь «недружественным»? Из истории трудных периодов в жизни ВАЗа вспоминается, что АВТОВАЗ достаточно успешно и активно боролся с опорой на собственные ресурсы, за своё выживание и выживание того огромного социума, который формировал вокруг себя. Давно известно, что одно рабочее место в автомобилестроении создаёт как минимум 5-7 рабочих мест в смежных отраслях (химической, нефтеперерабатывающей, металлургической, станкостроительной, текстильной, шарикоподшипниковой и др...). Сегодня стоит задача не допустить деградации крупнейшего автомобильного завода и вернуть его в Россию. Пока ещё живы вазовцы и есть возможность создания «комитета по спасению отечественного автопрома», надо ветеранам не складывать руки. А молодому поколению напомню слова Петра Макаровича Кацуры, бывшего зам. ген. директора ВАЗа (1969–1985 гг.): «наступает новая история АВТОВАЗа. Какой она будет – гадать бессмысленно. Главное, что я хочу пожелать нашим последователям: не бросайте камни в прошлое, дайте себе труд покопаться в истории и отыскать там те опоры, которые помогут вам обрести себя в настоящем и будущем, и пусть ваша история будет столь же успешной, столь же многотрудной, и столь же достойной, какой она сложилась для нашего поколения».