

«Вертикаль» Каданникова

(№13 [251] 05.09.2012)

Автор: [Сергей
Мельник](#)



Один из гостей моего эфира на радио «Лада FM» (сетевой партнер «Эхо Москвы» в Тольятти, частота 107,9 МГц) заметил: если кому и нужно присвоить звание Почётного гражданина города Тольятти – есть две первоочередные кандидатуры: [Сергей Жилкин](#) и Владимир Каданников. Меня-то в этом убеждать не нужно. Честно говоря, в Тольятти и присваивать-то уже, кроме них, некому, разве что гражданам на порядок-два помельче. А значит, стоит сделать это. Невзирая на политические и прочие «мотивы», просто положила руку на сердце.



Владимир Каданников. Фото О. Капитонова

Каданников, я полагаю, звание почётного заслужил. Хотя бы тем, что бился за АВТОВАЗ (а значит, и за Тольятти) в непростые времена. И уже другой вопрос, почему не «до последнего патрона» бился – когда-нибудь мы узнаем и об этом...

В самом деле: почти два десятилетия руководить таким промгигантом в условиях, вечно близких к форс-мажору, – «это вам не фунт изюму», как любит говорить сам Владимир Васильевич. А в декабре этого года мы могли бы отметить еще одно двадцатилетие – того знаменитого съезда народных депутатов, когда «уходили» гайдаровское правительство и одним из претендентов на пост премьера был Каданников. Справился бы? Иначе бы все сложилось в новой России? С меньшими потерями вышли бы?.. «Сослагательные» вопросы, на которые теперь уже никто не ответит.

Можно спорить о его таланте топ-менеджера (не забывая, пожалуй, главного: при нем из всех передряг завод вышел без людских потерь – без сокращений). Можно умничать по поводу того, что масштабы несравнимы: одно дело – автогигант, и другое – целая держава, которую не измерить аршином и не понять умом. Наверное, где-то в другой стране, в другие времена – смог бы. У нас же, сами знаете, «особый путь», своя этика и свои мерки для тех, кому дают «поручить». Но единственное, что так и не удалось Каданникову (видимо, не так воспитан) – научиться играть роль царедворца, хитрого и изворотливого, а другие при дворе не задерживаются.



Дни Тольятти в Москве. Арбат, 1993 год. Слева направо: руководитель восхождения тольяттинских альпинистов на Эверест Вячеслав Волков; Владимир Каданников; председатель Автозаводской районной администрации, будущий мэр Тольятти Сергей Жилкин

«Но истина дороже»

Разговоры о том, что Каданникову уготовано место в Кремле или в Доме правительства, начались вскоре после путча 1991 года. Пожалуй, даже в том самом достопамятном августе.

На второй день после переворота, 20 августа, мне удалось дозвониться до него и взять интервью для областной молодежки (в отличие от московской «Столицы», где я тогда работал, «Волжский комсомолец» не успели закрыть). Комментируя заточение Горбачева и «лебединые» песнопения заговорщиков, Каданников был категоричен: «их действия незаконны, и этим все сказано». В момент, когда еще было неясно, как все обернется, услышать такие слова от матерого «красного директора», одного из последних Героев Соцтруда (это звание, в том числе «за успешное решение социальных вопросов», ему присвоили 30 апреля 1991 года) было, по меньшей мере, неожиданно.

Поддержка, в том числе финансовая, родившейся в день переворота оппозиционной Янаеву и компании «Общей газеты» (за которую главный редактор Егор Яковлев до последних дней искренне был благодарен Каданникову) – это тоже поступок. Вольному-невольному видному участнику становления ельцинского режима Яковлеву благодарный победитель вскоре «пожаловал» ОРТ (правда, ненадолго). В окружении Бориса Ельцина поговаривали и о властных перспективах Каданникова. Как вспоминал член гайдаровского кабинета, глава АльфаБанка Петр Авен в телепередаче «Портрет на фоне» (эфир 21 января 1993), еще до отставки Егора Гайдара «был такой момент, когда речь шла о введении директоров в правительство, и в потенциале тоже рассматривался Каданников. Он наотрез отказывался быть вице-премьером, то есть он хочет быть первым лицом»...

Оставим на совести г-на Авена столь смелое утверждение – во всяком случае, сам Владимир Васильевич никогда не говорил об этом вслух. И не выказывал таких намерений. Тем более что вскоре ему представился шанс стать премьером – он им не воспользовался. Многие помнят прямую трансляцию 7-го съезда народных депутатов в декабре 1992 года, когда решалась судьба Гайдара и его кабинета. В списке кандидатов на должность премьера наряду с Виктором Черномырдиным значился и Каданников – ради такого случая за ним специально выслали президентский самолет.



Вид на высотку административного корпуса АВТОВАЗа

«Речь Каданникова на трибуне показала его как человека честного, который даже ради того, чтобы стать премьером (а я думаю, он этого хотел), не стал говорить то, что от него заведомо ждал зал, – вспоминает Авен. – Каданников сказал правду, после которой шансов у него, в общем, не было»...

Дословно это звучало так:

- Я убежден, что председателем правительства должен быть Егор Тимурович Гайдар. И продолжить свою линию... Я все сказал, по-моему...

Даже если Авен прав в своих догадках относительно премьерских амбиций генерального директора Волжского автозавода, честь оказалась выше честолюбия.

Впоследствии, уже оставивший вице-премьерское кресло и вернувшийся на пост председателя совета директоров АВТОВАЗа Каданников, сравнивая «стили» Гайдара и Черномырдина, сказал в интервью тольяттинской «Площади Свободы» (30 апреля 1997 года): «Понять реформы Гайдара было можно. Вспомните то время: пустые полки магазинов, неизвестно, как прожить зиму... Вспомните нашу промышленность, которая выпускала больше всех стали и чугуна, кирпича и стекла, но при этом не появлялось больше домов для народа и продукции для него. Промышленность требовала глубокого реформирования. И решения, принимаемые тогда Гайдаром, шли в нужном направлении, хотя они направлялись и на разрушение промышленности... которую и надо было разрушить... Но дальше, когда это было сделано, надо было перейти к другому, к точечной поддержке той промышленности, которая в результате этих реформ выжила... Этого не произошло. С моей точки зрения, это главный отрицательный момент в деятельности правительства Черномырдина».

Слова эти сказаны уже после хождения во власть в качестве вице-преьера, о котором Каданников не раз поминал не иначе как «и меня бес попутал».

Бес попутал

Правительство Черномырдина действительно больше декларировало «точечную» поддержку одного из крупнейших отечественных производителей, нежели реально ее оказывало. Дело со спасительной для АВТОВАЗа «десяткой» не двигалось. Неоднократные смотрины (и на автосалоне «ЛогоВАЗ-Манеж», где она была впервые

выставлена 20 декабря 1992 года, и во время визита Ельцина на ВАЗ 15 августа 1994-го) также не повлекли за собой существенных послаблений для автогиганта. Отсюда и долгие, начатые еще на заре 90-х, переговоры с «Дженерал Моторс», и облигационный заем под «десятку», и проект AVVA, охотно поддержанный уже ничего не решавшим вице-премьером Гайдаром. «Правительство определило ряд инвестиционных проектов, могущих стать локомотивами для вытягивания экономики страны из кризиса. "Автомобильный Всероссийский Альянс" – крупнейший такой проект. Вот почему его поддержка – дело государственной важности», – заявил Гайдар. 24 декабря 1993 года вышел даже Указ Ельцина № 2286 «О мерах государственной поддержки акционерного общества "Автомобильный Всероссийский Альянс"» – были обещаны налоговые льготы в случае, если проект заработает.

Как только ни называли этот альянс: «афера» и «авантюра», пожалуй, самые слабые из эпитетов. Известный автомобильный обозреватель Лев Шугуров [честно признался мне](#), что не намерен «платить деньги за посул».

Тем не менее, в марте 1995-го Каданников заявил в интервью «Коммерсанту», что «и сейчас считает идею Автомобильного Альянса хорошей и правильной». По его мнению, другого способа привлечь инвестиции под новую модель – при полном отсутствии инвестиционного рынка в стране – просто не было. «Необходимы финансовые резервы, а их нет, потому что госпредприятия (в прежние времена. – С.М.) все заработанное отдавали государству, а уж потом оно возвращало часть на постановку в производство нового автомобиля. Так было с «семеркой», с «восьмеркой», с «Нивой». Это все теперь кончилось...»

19 апреля 1995-го в Кремле Борис Николаевич поздравил члена Президентского совета Каданникова с 25-летием первых «Жигулей». «Мы обсуждали с президентом вопросы экспорта и производства «десятки». Президентом дан ряд указаний. Теперь будем работать с правительственными структурами», – сообщил после встречи Каданников. А на вопрос, не хотел бы он «поменять свое место на пост президента России и попробовать себя в роли политика», ответил: «...Если такая необходимость появится – я не о президентстве говорю, а вообще о политике, – и мне будет понятно, что этот долг надо исполнить, понести этот крест, тогда другое дело. Но я надеюсь, что этого не случится».



Президент России Борис Ельцин (в центре) в научно-техническом центре АВТОВАЗа, 15

августа 1994 г. Слева от него самарский губернатор Константин Титов и Владимир Каданников. Фото Ю. Михайлина

Случилось. Необходимость в Каданникове возникла в январе 1996-го: в момент, когда по всей стране хронически задерживались зарплаты и пенсии (на ВАЗе тоже начались задержки, поскольку автодилеры не спешили возвращать выручку и криминал буквально оккупировал завод). За полгода до президентских выборов Ельцин, дабы умерить аппетиты Зюганова и прочих «патриотов», пожертвовал «отцом приватизации» Чубайсом, на которого и «навесили» все беды. Приход в правительство Каданникова как бы подтверждал намерение власти «смягчить социальный гнет», а сам новый вице-премьер декларировал намерение изменить «идеологию и вектор приватизации». Как иронизировал «Коммерсант», за тем его и звали. Лишь западных журналистов удивляла «рокировка Чубайса на Каданникова, который олицетворяет символ индустриальных проблем России» («Нью-Йорк таймс»).

После вторичной победы Ельцина окончательно стало ясно, что рокировка эта – всего лишь политический ход. Каданников «попробовал себя в роли политика». Тем же летом ему дали понять, что в его услугах не нуждаются. Конъюнктура изменилась.

Егор Яковлев с гордостью за своего личного друга писал, с каким достоинством покинул Владимир Каданников кабинет Чубайса, который занимал всего несколько месяцев (по мнению аналитиков, он и не связывал с этим постом свои стратегические планы). Впрочем, сдается мне, страна ничего бы не приобрела и не потеряла, надумай он держаться за кресло первого вице. Или даже стать премьером. У нас ведь президентская страна.

«Это вам не фунт изюму»

Помнится, в свое время я чуть не поставил эту любимую присказку моего героя заголовком к интервью с ним в тольяттинском «Презенте», да редактор поправил. В итоге вышло: «ВАЗ – крест не из легких», тоже из излюбленных выражений Каданникова. И вряд ли кто возразит: нес он его с редким достоинством.

Вспомнить хотя бы историю с ВЧК – созданной еще при вице-премьерстве Каданникова и действовавшей до 1999 года Временной чрезвычайной комиссией при Президенте РФ по укреплению налоговой и бюджетной дисциплины. Она-то и взялась за АВТОВАЗ, который числился к тому времени одним из крупнейших должников государства. На фоне битвы олигархов (причем одного из них, хоть кое-кто и не любит об этом вспоминать, породил именно ВАЗ) страсти разгорелись нешуточные.

Как рассказывал в 1997 году тогдашний президент АВТОВАЗа Алексей Николаев, еще в августе 1996-го (Каданников, напомним, в ту пору был в Белом доме), его вызвал вице-премьер Лившиц и без протокола спросил о долге, за который ему придется перед всеми отчитываться. И дал неделю-две на раздумье. Руководству ВАЗа стало ясно, что от него теперь не отстанут. Так и вышло...

Это случилось как раз в те дни, когда в Тольятти отмечался юбилей предприятия – 30-летие постановления о создании завода и контракта с «ФИАТом». И праздник, что греха таить, получился хоть и традиционно, по-вазовски помпезный, но какой-то тревожный. Это чувствовалось во всех выступлениях (пожалуй, разве что кроме жизнелюбивых итальянцев).



Первый генеральный директор Волжского автозавода, Герой Социалистического труда, почетный гражданин г. Тольятти Виктор Николаевич Поляков. Фото О. Капитонова

Именно тогда первый генеральный директор ВАЗа Виктор Поляков произнес слова, которые сегодня многие бы назвали пророческими. Он говорил о резко возрастающей конкуренции со стороны иностранных фирм и возникшей в связи с этим угрозе отечественному автомобилестроению. Предостерег от иллюзий: без борьбы выиграть не удастся. Значит, надо не только выживать, но и совершенствоваться и развиваться. За счет собственных резервов. Для этого – обеспечить собственное, а не госбюджетное финансирование новых моделей, восстановить былой, утраченный ныне уровень качества и культуры. И наконец: «Я верю, что и этот важнейший период своей жизни и руководство, и коллектив ВАЗа успешно преодолеют, и ВАЗ останется флагманом отечественного, а не придатком иностранного автомобилестроения. Взаимовыгодное сотрудничество – такое, какое имело место у ВАЗа с ФИАТом, – безусловно, желательно. Но не подчинение ВАЗа кому-либо».

Каданников, прилетевший из столицы буквально за три часа до начала праздника, выглядел усталым и растроганным. Признался: так наговорился в Москве, что в родном Тольятти только «молчит, улыбается и радуется». Обращаясь к залу, сказал: «30 лет – не много для завода. Я не думаю, что ближайшее будущее завода может быть безоблачным. Нужно преодолеть значительные трудности финансового характера. Но я уверен, что все эти проблемы будут решены. Залогом моей уверенности является бесконечная вера в ваши руки, в вашу любовь к этому заводу» – прозвучало как заклинание.

Полуфинал

А в конце ноября того же 1996-го, прямо накануне выборов мэра Тольятти, разразился скандал: на заседании правительственной комиссии сменивший Каданникова на посту вице-премьера президент ОНЭКСИМбанка Владимир Потанин объявил о намерении решительно взяться за ВАЗ. Об этом сообщили почти все ТВ-каналы. «Объективные параметры работы завода показывают, что годовая выручка от его работы меньше, чем кредиторская задолженность... Таким образом, предприятие однозначно не может... расплатиться за свою задолженность», – подписал приговор вице-премьерствующий банкир. И добавил, что отдает себе отчет в «вытекающих отсюда последствиях для коллектива, для города и для всех остальных».

Тогда многие искали истинную подоплеку нового «наката» Кремля на Тольятти. Версии были разные. Например, о том, что вэчекисты стали агрессивнее исключительно в связи с отставкой Каданникова. Предполагалось, что вазовский премьер, будучи в правительстве, если не лоббировал свой завод, то, по крайней мере, был неплохим буфером. Не исключали, что на настроении Москвы сказался и выход из состава двух Советов директоров – АВТОВАЗа и АВВА – «легендарного» Бориса Березовского, только что вошедшего в роль замсекретаря Совбеза. Но, так или иначе, некогда зависший в воздухе вопрос встал ребром. Москва настаивала на скорейшем поиске для ВАЗа покупателя. Сообщалось, что по этому поводу был даже подготовлен проект указа Президента,

предлагающий предприятию продать контрольный пакет, выпустив дополнительные акции, и «передать их стратегическому инвестору» (уже потом оказалось, что такой проект тогда даже не обсуждался). О том, что этот пакет нужен самому правительству, речи не шло. Да и новый вице-премьер своих собственных интересов, судя по всему, тогда не преследовал: как считалось, потанинский банк видов на автомобильный бизнес не имел.

Дальше – известно. Не без помощи популярных и влиятельных на тот момент самарского губернатора Константина Титова и мэра Тольятти Сергея Жилкина АВТОВАЗу удалось-таки получить сперва отсрочку по кредиту, а затем, в октябре 1997-го, и реструктуризацию долгов бюджетам всех уровней – правда, теперь уже с передачей контрольного пакета акций АВТОВАЗа государству. Более того, в канун 2002 года, уже при Путине, случился «новогодний подарок» в виде правительственного постановления о возврате залогового пакета и смягчении режима выплат...

Думаю, уже тогда, в 1996-м – в год тридцатилетия АВТОВАЗа, всем, в том числе и Каданникову, было ясно: ни хождение во власть, ни даже восхождение на вершину власти не поможет тольяттинскому автогиганту сделать то, к чему звали и Поляков, и [Горбачев](#), за десять лет до того побывавший в Тольятти. С «законодателями в автостроении» мир давно определился и без нас.

А вот Каданникова забыли зря.

Собственно, прежних, да и новых кремлевских прагматиков ни тогда, ни тем более сегодня, вовсе не интересовало, ради чего и какой ценой еще целых десять лет, до прихода москвичей, ему и его команде удавалось держать непомерно огромный коллектив и неподъемную «социалку». Человек, верящий «в руки и любовь вазовцев», слишком сентиментален и старомоден для них. А способный сказать правду, даже если рискует потерять все шансы, – это уж и вовсе прошлый век. На героя нынешнего (нашего ли?) времени он точно не тянет. Но на почетного гражданина города, которому столько дал, – вполне.



Производственные корпуса АВТОВАЗа, вид с высоты



Петр Авен и второй президент АВТОВАЗа, почетный гражданин г. Тольятти Алексей Николаев на открытии филиала АльфаБанка в автомобильной столице, 1998 год. Фото О. Капитонова



На заседании Торгово-промышленной палаты Тольятти, конец 1990-х. Слева направо: президент ТПП Владимир Жуков; председатель координационного совета ТПП, председатель Совета директоров АВТОВАЗа Владимир Каданников, мэр Тольятти Сергей Жилкин. Фото О. Капитонова