



# Владимир Каданников. Человек-эпоха

**Герой Социалистического Труда, академик Академии транспорта России, действительный член Международной инженерной академии и Инженерной академии России, Почетный гражданин города Тольятти и Самарской области. Владимир Каданников награжден орденами Ленина, «Знак Почёта», Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «За заслуги перед Отечеством» III степени.**

**Анатолий НАЗЕЙКИН, академик, председатель Профсоюза работников связи России, президент РОО «Самарское землячество»:**

*– Владимир Васильевич Каданников – фигура легендарная не только для Самарской области, но и для всей страны в целом. Для российского автопрома Каданников, безусловно, человек-эпоха. Это типовой «красный директор», людей такого масштаба, связанного с автозаводом, – людей государственного масштаба – единицы. Почти сорок лет его жизни было отдано АВТОВАЗу.*

*После выхода на пенсию Владимир Васильевич переехал в Москву. Все годы жизни в столице он активно сотрудничал с нашей организацией «Самарское землячество» в Москве.*

*Во всех мероприятиях Землячества, связанных с его родным заводом, Владимир Васильевич всегда принимал самое активное участие, оплачивал финансовые расходы на их проведение, подарки, издание книг. В Землячестве давно создана секция ветеранов АВТОВАЗа. Проводятся празднования знаменательных дат АВТОВАЗа, чествования ветеранов. Проводились конференции, посвященные 50-летию выпуска первого автомобиля на ВАЗе, 95-летию В.Н. Полякова. К 100-летию В.Н. Полякова в ГосДуме РФ организовали выставку о его жизни и деятельности на основе материалов музея АВТОВАЗа.*

*На отчетно-выборной конференции Самарского землячества 19 ноября 2016 года в соответствии с Постановлением Губернатора от 3 октября 2016 года № 216 Владимир Каданников был награжден Почетным Знаком Губернатора Самарской области «За заслуги в развитии ветеранского движения».*



Владимир Каданников родился 3 сентября 1941 года в городе Горьком. Окончив среднюю школу, поступил в Горьковский политехнический институт. В 1965 году окончил вечернее отделение и получил диплом инженера-механика. Еще в 1957 году учеником слесаря он начал работать на Горьковском Автозаводе, где уже через 10 лет занимал должность начальника участка. Начиная с 1967 года вся жизнь Владимира Васильевича Каданникова была связана с Волжским Автозаводом. Не только в городе Тольятти, но и во всей Самарской области нет человека, не знающего, кем был Владимир Васильевич для отечественного автомобилестроения. Человек-эпоха, человек-легенда.

**Владимир КАДАННИКОВ**  
(из интервью 1996 года):

– Отца я не видел, он ушел на фронт в шюле и погиб в 1943-м, не возвращаясь домой. Я рос у бабушки по маминей линии. Сказать, что мы жили тогда очень бедно – ничего не сказать. Наверно, я наелся по-настоящему впервые в жизни уже в институте, когда баржи разгружал...

Дорога была прямая: школа, политехнический институт. Работал на ГАЗе мастером, старшим мастером, начальником участка, в мае 1967-го я приехал в Тольятти, стал заместителем начальника цеха крупной штамповки прессового производства.

Было где учиться, чему учиться и на чем учиться. Хорошо помню состояние, когда очень мало знаешь, но хочешь узнать!

На Волжском Автозаводе Каданников прошел по всем ступенькам карьерной лестнице руководителя, хотя никогда особо не стремился покорить ее вершину. Он был заместителем начальника и начальником прессового цеха, заместителем директора, а затем и директором прессового производства, заместителем генерального директора ВАЗа, директором научно-технического центра. В декабре 1988 года был назначен генеральным директором ВАЗа.



**Владимир КАДАННИКОВ**  
(из интервью 1996 года):

– В феврале 1968 года меня направили на обучение в Турин на 3 месяца, но потом оставили там работать над проектом. Вернулся в мае, а в сентябре 1969-го Виктор Николаевич Поляков вызвал меня в десять вечера и предложил поехать руководить технической делегацией Советского Союза в Турин. На тот момент я ощущал себя совершенно неготовым к такой ответственности и сказал об этом ему. Но в ответ услышал: «Ничего, всё узнаете».

Волжскому автомобильному заводу был жизненно необходим центр, в котором работали бы и конструкторы, и технологи, и разработчики материалов, и другие специалисты. В 1986 году Каданников и команда управленцев ВАЗа вышли в Правительство страны с предложением о создании в составе ВАЗа научно-технического центра, который бы вобрал в себя всё, что нужно для создания новых моделей автомобиля. Это обращение было поддержано, и летом 1986 года в Тольятти началось строительство НТЦ.



*В.Н. Поляков, А.А. Житков, В.И. Исаков, В.В. Каданников*



### Из интервью Владимира Каданникова:

– АВТОВАЗ для меня подарок судьбы. Люблю работать, могу сутками работать напролет. Люблю читать хороших, современных авторов. В театр с удовольствием хожу. В отпуск езжу всегда с женой. Больше всего люблю лежать под тентом на пляже и читать. Что для меня главное? Главное, чтобы народ стал лучше жить. Появятся у народа деньги – дойдут они и до нас. Цена на автомобили, правда, будет всегда расти, потому что растут цены на всё, что нужно купить, чтобы сделать хороший автомобиль.





Пробивая идею создания научно-технического центра, Каданников не раз и не два напоминал сильным мира сего о том, что поначалу на ВАЗе для обучения сборщиков было закуплено в Италии на заводах FIAT 50 машин, которые в Тольятти постоянно собирали и разбирали. Метод, как говорится, простейший. Но время идет, изменяются технологии и наше представление об автомобиле, а значит, надо работать на перспективу, что и делал руководитель Каданников.

**Владимир КАДАННИКОВ**  
(из интервью 1996 года):

– Мы к этому давно были подготовлены. Просто раньше не было возможности это сделать. Тогда Михаил Сергеевич Горбачёв приехал на завод, и, когда он высказал нашему коллективу пожелания о перспективах развития, мы уже все были готовы к строительству этого центра. Потому что не развивать завод было нельзя, не только потому, что мы бы ушли с рынка,

*Владимир Каданников: «АВТОВАЗ для меня подарок судьбы»*



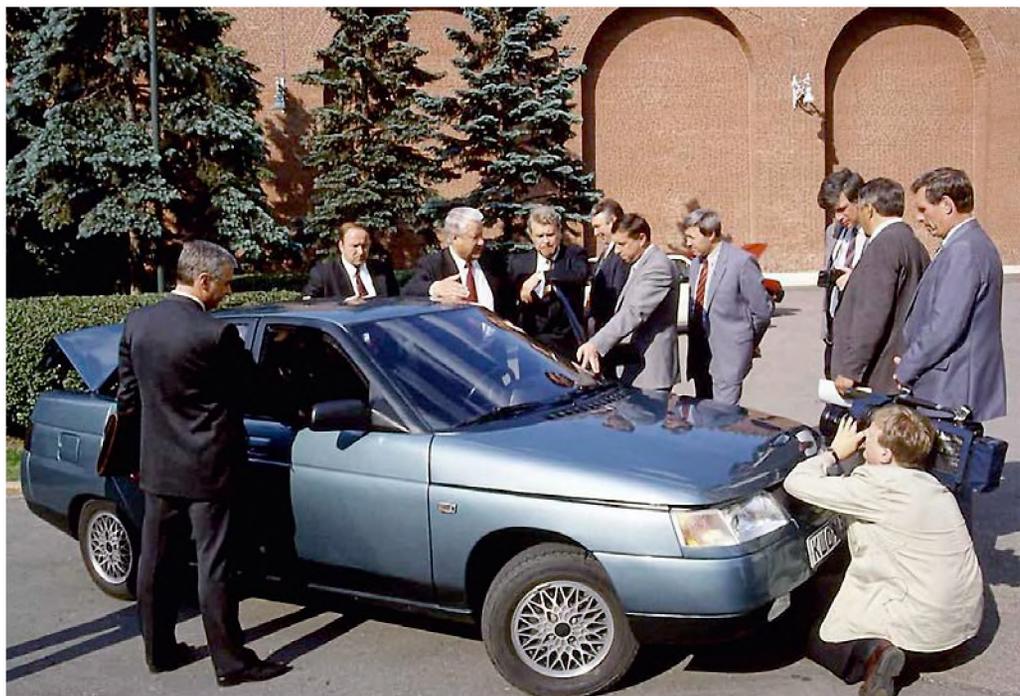


*Благодаря усилиям Владимира Каданникова АВТОВАЗ в самые трудные для страны годы смог сохранить коллектив и производственную базу, что послужило основой для дальнейшего развития флагмана автомобилестроительной отрасли России*

*а в целом: что мы детям оставили бы? Мертвый завод? Это невозможно! Тысячи жителей Тольятти могли бы тогда лишиться работы...*

До Василия Каданникова, если иметь в виду крупнейшие предприятия Советского Союза, не было ни одного директора, который бы обладал знаниями экономиста. Каданников – первый. Он владел этими зна-

ниями профессионально. Первое, что ему удалось сделать на посту генерального директора вопреки ситуации, которая сложилась в тот момент в экономике страны, – поставить на производство семейство «десятых» автомобилей. В стране – полнейшая разруха, а он старался развивать производство. На такой шаг мог решиться только мощнейший руководитель.



*Презентация Президенту РФ долгожданной «десятки»*





*Освящение Преображенского кафедрального собора в Тольятти. 19 августа 2002 года*

Каданников – руководитель-прагматик, но при этом он всегда понимал, что без поддержки простого человека никаких задач на производстве не решишь. Нельзя руководить только методом кнута и пряника. Едва ли не первый в городе Тольятти Каданников заговорил о духовности и о вере. И не просто за-

говорил, но приложил все свои усилия к тому, чтобы начать строительство в городе крупнейшего храма. Естественно, это требовало больших финансовых вложений и вызвало у некоторых заводчан неоднозначную реакцию. Но сегодня этот Храм играет большую роль в развитии духовной жизни Тольятти.





В.В. Каданников настоял на создании и развитии при Автозаводе системы добровольного медицинского страхования. А когда в стране пошел развал строительства, он создал на ВАЗе собственную строительную компанию.

В декабре 1992 года на 7-м съезде народных депутатов России кандидатуру Каданникова выдвигали на пост премьер-министра, но депутаты предпочли

Черномырдина. В 90-е годы АВТОВАЗ был крупнейшим неплательщиком федерального бюджета, временами задолженность доходила до 2 миллиардов долларов. И всё же завод жил. В январе 1993 года Волжский автозавод стал акционерным обществом, большая часть акций которого принадлежала контролируемым ВАЗом фирмам, что позволило руководству завода удерживать ситуацию под контролем.

Примерно год Владимир Каданников был депутатом Верховного Совета СССР последнего созыва, был представителем Бориса Ельцина на выборах, когда решалась судьба страны. Полгода в 1996-м, с января по ноябрь, он работал вице-премьером в Правительстве Российской Федерации под руководством Виктора Черномырдина и, как только представилась возможность, отпросился обратно домой на АВТОВАЗ. Кстати сказать, Президент Ельцин, комментируя уход Чубайса и назначение Каданникова на должность вице-преьера, подчеркнул: «Каданников – это знающий, умный и порядочный человек».

*Встреча Президента России Б.Н. Ельцина с генеральным директором «АВТОВАЗа» В.В. Каданниковым*





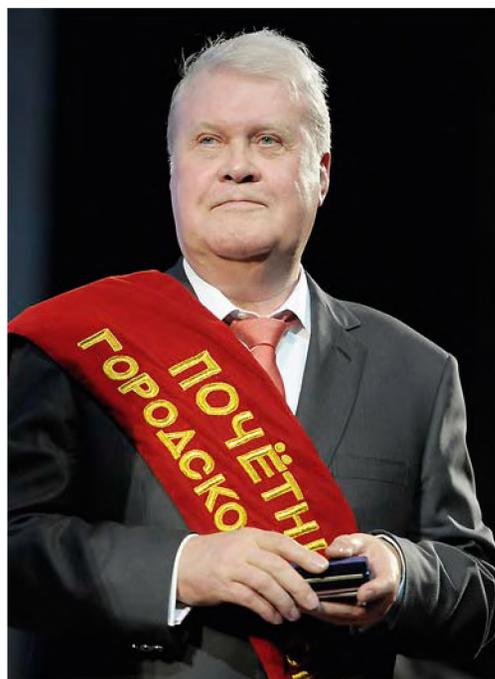
Москва, Арбат. 1993 год

**Владимир КАДАННИКОВ**  
(из интервью 1996 года):

– За всё время моей работы в Правительстве, завод, трудности которого я знал, ни разу не обратился ко мне для решения ни одного вопроса. Коллектив считал это неудобным...

**Владимир КАДАННИКОВ**  
(из интервью 2004 года):

– Те люди, кто связал свою судьбу с Волжским автомобильным заводом, – очень счастливые. В одном из интервью журналист мне сказал, что многие молодые люди хотят уехать из города Тольятти. Могу сказать, что для молодёжи это нормально. Тем не менее, если говорить о сегодняшней России, то городов, где лучше, чем в Тольятти, очень мало. В силах тольяттинцев сделать этот город еще лучше. Для этого нужно иметь определенную волю и требовательность к себе.





*Подписание соглашения между АВТОВАзом, General Motors и ЕБРР о создании СП «GM-АвтоВАЗ». 2001 год*

В ноябре 1996 года Владимир Каданников вновь был избран председателем Совета директоров ОАО «АВТОВАЗ». В августе 2001 года избран председателем Совета директоров совместного предприятия GM-АвтоВАЗ.

Именно при руководителе Каданникове были разработаны и произведены ВАЗ-2110, «Нива» ВАЗ-2123. Каданников также принимал участие в разработке и строительстве автосборочного завода, который выпустил первую Ладу Калину. Кроме того, бывший генеральный директор оказывал социальную поддержку работникам АВТОВАЗа в кризисные 90-е годы.



**Валерий КУРГАНОВ,**  
вице-президент РОО «Самарское землячество»:

– Лично я близко познакомился с Владимиром Васильевичем Каданниковым в последние дни уходящего 1994 года. По его просьбе мне позвонил Виктор Николаевич Поляков, министр автопромышленности СССР и первый директор Волжского автозавода, и предложил возглавить работу по формированию беспрецедентной для российской автомобильной промышленности финансово-промышленной группы с участием акционерных обществ «АВТОВАЗ» и «КамАЗ», созданной в соответствии с указом Б.Н. Ельцина. Предстояла большая, интересная работа по созданию и согласованию документов, принятию устава. Большую помощь оказывал нам академик РАН экономист Д.С. Львов.



Созданная при участии АвтоВАЗбанка Волжско-Камская ФПГ впоследствии позволила двум крупнейшим российским автомобильным заводам приступить к реализации новых высокорентабельных производственных программ. Кроме того, альянс позволил упорядочить отношения с поставщиками материалов и комплектующих для производства автомобилей, которые зачастую завышают цены на свою продукцию и срывают графики поставок. Был создан объединенный совет директоров ВК ФПГ, куда вошли В.В. Каданников и Н.И. Бех, ведущие экономисты и аналитики заводов. Генеральным директором Центральной компании ВК ФПГ стал В.Н. Поляков, обладающий огромным опытом, компетенцией и умением находить компромиссы. Я был в должности его заместителя и одновременно управляющим делами Совета директоров ВК ФПГ.

В качестве финансовой базы группы служил АвтоВАЗбанк (создатель и первый председатель правления банка – П.А. Нахманович), акционерами которого состояли оба завода. Он финансировал участников альянса и обеспечивал крупные инвестиционные программы. КамАЗ в то время уже начал реализацию инвестиционной программы объемом \$3,5 млрд. Одновременно с Волжско-Камской ФПГ мы подготовили учредительные документы акционерного общества по производству легковых автомобилей ВАЗ-1111 («Ока»). Оба головных завода стали выпускать отдельные узлы и детали этого автомобиля, а сборка осуществлялась в Серпухове и в Набережных Челнах.

Отношения с поставщиками в условиях рынка строились на основе договоров. Они получили статус ассоциированных членов. Им давалось «право первой руки» на своевременное производство новой продукции, обеспечение финансовой и технической помощи. В свою очередь, поставщики обязывались выпускать продукцию определенного количества и качества, предоставлять ФПГ необходимую информацию о себестоимости продукции и финансовом положении предприятия, давать согласие на сертификацию качества, а также установление цен в соответствии с принятой ФПГ системой.





*Награждение В.В. Каданникова  
Почетным Знаком Губернатора  
Самарской области «За заслуги в развитии  
ветеранского движения»*



*Выставка в ГосДуме РФ  
к 100-летию В.Н. Полякова*

качественной и дешевой. Полностью удовлетворяла социальные запросы по выпуску автомобилей для инвалидов.

Нам часто приходилось быть вместе и на заседаниях, и в компаниях. Владимир Васильевич в отношениях был прост, но всегда брал на себя руководство при проведении встреч.

В Москве мы жили на соседних улицах в районе Арбата и часто встречались по вечерам во время прогулок. Он был увлекательный рассказчик, душевный, порядочный. Таким он всегда останется в моей памяти.

По поручению В.В. Каданникова нам с В.Н. Поляковым постоянно приходилось быть на АВТОВАЗе и КамАЗе, строить отношения с директорами заводов – поставщиков комплектующих. Воплотили в жизнь идею Владимира Васильевича о внедрении принципа внутризеховых расчетов, когда движение продукции внутри финансово-промышленной группы не облагается налогом.

Таким образом, благодаря технико-экономической прозорливости и таланту Владимира Васильевича выросли объемы производства «Оки», она стала более ка-

Руководитель исторического масштаба, гордость Самарской губернии, легенда отечественного автомобилестроения Владимир Васильевич Каданников скончался 3 июня 2021 года в Москве в возрасте 79 лет. Всего три месяца он не дожил до своего 80-летнего юбилея...



## Это невосполнимая утрата для всей губернии и страны в целом

Ещё 16-летним подростком прийдя на созданный тогда Волжский автомобильный завод, Владимир Васильевич посвятил ему большую часть своей жизни. Возглавляя крупнейший в стране автомобильный завод почти два десятка лет, он внёс огромный вклад в развитие автогиганта. Во многом благодаря усилиям Владимира Васильевича АВТОВАЗ в самые трудные для страны годы сохранил свои высококвалифицированные кадры и производственную базу, что послужило основой для дальнейшего развития флагмана автомобилестроительной отрасли России. Для АВТОВАЗа и губернии в целом Владимир Каданников – это человек-эпоха.

За годы созидательного труда Владимир Васильевич зарекомендовал себя профессионалом высочайшего уровня, успешным руководителем, остро чувствующим ответственность за судьбу предприятия и его сотрудников, а также города и области, где он жил и работал. Его вклад в социально-экономическое развитие Тольятти трудно переоценить.

Впоследствии на посту первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Владимир Васильевич, отвечая за координацию работы всей промышленности, способствовал укреплению экономического потенциала и Самарской области. О его заслугах перед губернией и страной свидетельствуют многочисленные награды и звания.

Профессиональные и человеческие качества Владимира Васильевича определяли успех его деятельности во всех сферах. Он многое сделал для развития науки, укрепления дружбы и сотрудничества между народами. Владимир Васильевич – гордость Самарской земли, истинный патриот и преданный делу труженик. Память об этом удивительном человеке навсегда останется в наших сердцах.

*Губернатор Самарской области*  
**Д.И. Азаров**