



К знаменательной дате российского автопрома

Когда берешься готовить текст к круглой дате какого-то большого события, невольно «под руку» приходят клишированные определения типа «беспрецедентное», «уникальное» или, как запустили в наш обиход спичрайтеры М. Горбачева, «судьбоносное».

Но если вдуматься в изначальный смысл такого события как сорокалетие Волжского автозавода, то невольно соглашаешься: да, создание ВАЗа — событие после фордовского ГАЗа беспрецедентное, да, по своим масштабам — уникальное, да, для тысяч людей, связавших свою жизнь с ВАЗом — судьбоносное.

Но все эти громкие определения приобретают подлинный смысл, если вернуться в годы, предшествовавшие принятию решения о создании Волжского автозавода.

Шестидесятые годы. Наверное, никакие книги и кинофильмы, созданные об этом времени, не смогли, и не смогут в полной мере передать всю сложность и неоднозначность внешнеполитической (да и внутриполитической) ситуации в стране в эти годы. Чтобы как-то понять эту ситуацию, нужно, наверное, самому прожить свою сознательную жизнь вместе с этим временем.

Не претендуя, естественно, на полную осведомленность, отметим лишь очевидное. Начало шестидесятых. Бывшие соратники, избавившись от конкурентов, закончили делить сталинское властное наследство. Венгерские события уже позади. Наступила хрущевская «оттепель». Но по-прежнему идея «непримиримого противостояния двух лагерей» последовательно и неуклонно воплощается на советские деньги в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке и Латинской Америке. Из тех же источников крепнет «коммунистическое братство» во Франции во главе с Морисом Торезом, в Италии — с Пальмиро Тольятти, в Конго — с Патрисом Лумумбой, на Кубе — с Фиделем Кастро. В рамках «исторической миссии КПСС» по оказанию помощи братским народам в их борьбе

с международным империализмом снабжаются оружием Египт, Сирия, Ангола и многие другие, ставшие «горячими» точки. Тем не менее Хрущев на теплоходе «Максим Горький» плывет в США, хвалит американских фермеров за кукурузу, стучит ботинком на трибуне Генеральной Ассамблеи ООН и грозит «похоронить капитализм». Советские ракеты на Кубе, Карибский кризис со счастливым концом, потом убийство Кеннеди и «цивилизованная» отставка Хрущева.

Разумеется, все эти поверхностные «штрихи к портрету» эпохи не отражают всей сложности и многофакторности политической ситуации, предшествующей событию, о котором сегодня идет речь — решению о техническом сотрудничестве с капиталистическим концерном ФИАТ в создании Волжского автозавода с годовой мощностью 600 тыс. «районированных» к нашим условиям автомобилей ФИАТ-124.

Но еще об одном штрихе стоит упомянуть.

Незадолго до этого в составе Правительства СССР был создан новый орган. Назывался он Государственный Комитет Совета Министров СССР по науке и технике (ГКНТ) во главе с академиком А. Кириллиным. Помимо профильных функций новый Комитет занимался и вопросами промышленной разведки. Если помните, руководителем одного из Управлений ГКНТ «по этой части» был небезызвестный полковник Пеньковский, впоследствии переведенный то ли англичанами, то ли американцами и расстрелянный по приговору Военной Коллегии Верховного суда СССР.

Промышленный шпионаж всегда практиковался многими спецслужбами мира, но особенно его эффективность проявилась во времена «манхэттенского проекта», сыгравшего, как известно, важную роль в создании атомной, а затем и водородной бомбы в СССР.

Естественно, многие ответственные работники Комитета, замечу, честно и профессионально выполнявшие свою работу, были не просто «выездными», что само по себе было в те времена чрезвычайной редкостью, а широко и многократно «выездными». Имея возможность часто общаться с западными промышленниками и «фирмачами», как их тогда называли, посещая иностранные предприятия, работники Комитета, люди высокообразованные, как правило, «технари», с широким кругозором и аналитическим складом мышления, они прекрасно понимали системное отставание советской промышленности от Запада, по крайней мере, в гражданских отраслях. Не сомневаюсь, что они делали все возможное, что-

бы хоть в какой-то мере сократить это отставание. Это была когорта «инженеров-западников» в лучшем смысле этого слова.

Среди них был Джермен Михайлович Гвишиани, Заместитель Председателя ГКНТ, сын бригадного танкового генерала М. Гвишиани, участника Великой Отечественной войны. И, как сейчас видится, именно Д. Гвишиани сыграл одну из важных ролей в формировании «мнения наверху» о целесообразности заключения автомобильного «контракта века» с фирмой ФИАТ. Но, естественно, не он один.

Считайте это «совпадением», но Д. Гвишиани был женат на дочери Председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгина — Л.А. Косыгиной-Гвишиани, кстати много лет успешно возглавлявшей Государственную библиотеку иностранной литературы. Согласитесь, что это тоже о чем-то говорит.

Сейчас многие вполне обоснованно полагают, что именно А.Н. Косыгин с его высоким авторитетом в Политбюро, сыграл решающую роль в принятии Постановления ЦК КПСС и Совмина СССР по Волжскому автозаводу с участием фирмы ФИАТ, хотя среди коллег по Политбюро у него было немало оппонентов, впрочем, зачастую не только по этому вопросу. Тогда во имя «чистоты идеи» одним из аргументов в пользу сотрудничества с ФИАТом было «укрепление позиций братской итальянской компартии» в период подготовки очередных выборов в парламент Италии.

Но главная интрига состояла в том, что некоторые влиятельные члены Политбюро ЦК КПСС были противниками массовой «легковой» автомобилизации СССР. Они считали, что советский человек должен ездить в общественном транспорте — в автобусах, трамваях, метро и электричках, так сказать, плечом к плечу. Они прекрасно понимали, что народом, передвигающимся на общественном транспорте, легче управ-

лять. Эти «парни из Политбюро» умели смотреть вперед и понимали, что человек, впервые севший за руль своего автомобиля — это совсем другой человек. Это «свободная в пространстве» личность с осознанием (иногда впервые!) чувства собственного достоинства. А управлять личностями, как известно, намного труднее. В том числе и поэтому, к 1964 году в нашей стране выпускалось 200 тыс. легковых автомобилей в год — это где то на уровне 6-8 автомобилей на 1000 жителей, в то время как США приближались к 500 автомобилям на тысячу. Подавляющая часть выпускаемых в стране легковых машин шла в государственные автобазы. Лишь незначительное количество попадало в розничную продажу для «передовиков производства», да и то по многолетним спискам-очередям и только по рекомендации приснопамятного «треугольника» — администрация, партком, местком. Это были «Москвич 401-402» за 9 тыс. руб., «Победа» и «Волга» по 16 тыс. и даже ЗИМы по 40 тыс. руб. при средней зарплате... многие еще помнят эту зарплату.

Поверьте, в такой ситуации принятие решения о контракте с ФИАТом на строительство Волжского автозавода было не просто революционным, а носило характер какого-то тектонического сдвига. Это была победа здравого смысла, опирающаяся на начало задуманных тогда А.Н. Косыгиным и его единомышленниками серьезных экономических реформ. Ведь комплексное использование западного опыта автостроения в таком объеме обеспечило нашей стране мощный импульс для развития практически всех отраслей: химии и нефтехимии, черной и цветной металлургии, электротехники и станкостроения, стройиндустрии и многих других — словом, все то, что сейчас называют мультипликативным (или множительным) эффектом автомобилестроения.

Большой удачей было и то, что воплощение этого крупнейшего политического и экономического проекта попало, что называется, в «хорошие руки». Государственная и житейская мудрость А.М. Тарасова, тогдашнего Министра автомобильной промышленности СССР, незаурядный организаторский талант и инженерная интуиция В.Н. Полякова, первого генерального директора ВАЗа, профессиональный опыт и беззаветная преданность делу десятков тысяч лучших специалистов, собранных со всего Советского Союза — все это обеспечило в конечном счете то, что сорок лет спустя мы называем сегодня АВТОВАЗ.

Думая о сорокалетию ВАЗа, еще раз понимаешь, что значимость юбилея завода или человека определяется отнюдь не количеством прожитых лет, а качеством их прожития.

Так давайте, дорогие коллеги, от всей души поздравим волжских автозаводцев с прекрасным юбилеем!

Александр Рыжик
Шеф-редактор

