



Рубрику ведет
Валерия Кержаева

В истории, какой бы изученной она ни была, всегда остаются белые пятна и недосказанность. Зачастую только властям придерживающимся известна вся правда – то, что осталось за кадром. Некоторые из них по прошествии времени пишут мемуары или делятся с близкими секретами о том, как это было на самом деле. Героев нашей новой рубрики многие знают в лицо. Они – люди власти: бывшие и настоящие. Они принимали решения, и в городе происходили определенные изменения. Вот как это было...

Александра Ибрагимовича Ясинского читателям представлять не нужно. Председатель совета ветеранов ВАЗа, депутат городской думы третьего созыва, человек, стоявший у истоков Волжского автомобильного завода. Он известен в Тольятти и пользуется авторитетом. Зачастую его оценки ситуации в городе и действий властей разных уровней достаточно резки и нелюбезны, но в основном объективны. А общественно-политические и экономические прогнозы точны. Александр Ибрагимович – первый гость новой рубрики.



лем. Во-первых, принять коллективные меры, чтобы у работников предприятия было хорошее настроение, а труд приносил радость. Вазовцы не должны на профильных конференциях воевать за повышение заработной платы. Не должны думать о забастовках. Во-вторых, на производстве надо убрать скучный интерьер. Завод необходимо перекрасить два раза в год. Остановить на неделю и создать комфортную обстановку. Когда чисто, уютно и красиво – другое настроение и удовольствие жизни. Пока этого добиться не удалось. Пол подметают, но люди жалуются, что нет газированной воды, а если есть, то теплая. В столовой одна и та же еда, и то всегда вкусная. После такого обеда, о каком качественном труде можно идти речь? Конфликты и бесконечная говорильня начальства о лобляют людей.

– Сегодня ВАЗ в состоянии повысить заработную плату рабочим?

– Думаю, да. Сейчас средняя зарплата – где-то 13 тысяч рублей. Не знаю, какая в настоящее время заложена статистика, но так считать заработную плату нельзя. Существуют производства с тяжелыми условиями труда: металлургическое, прессовое. Есть такие, где от специалистов требуется особое внимание, где очень много тон

Александр Ясинский. Былое и дума

«Пора вытаскивать нос из бетона»

– В 2006 году Волжский автомобильный завод отметит сорокалетний юбилей. Будет сказано много хороших слов о людях, строивших ВАЗ, о достижениях. Но сегодня, в преддверии этой даты, вы можете ответить объективно, что все-таки было сделано не так: с точки зрения строительства завода и с точки зрения определения структуры управления?

– Строительство шло комплексно: одновременно возводились завод, Автозаводский район и Промкомзона. Но несколько односторонне: в первую очередь сдавались заводские цеха и жилье, сады и школы, а вот строительство социально-культурных объектов страшно отставало. Город получился как спальня – чудовищная диспропорция.

В 1971-м состоялась первая научно-практическая конференция, на которой обсуждались вопросы, связанные со строительством ВАЗа. В ней приняло участие все заводское и партийное начальство. В то время я уже работал начальником финансового управления. Мне дали слово, и я раскритиковал ход строительства. Сказал: «Пора вытаскивать нос из бетона». Этим выражением взорвал Полякова: он всегда эмоционально все воспринимал. По реакции генерального присутствующие решили, что я

нения. После этого скандала я стал очень популярным.

На следующий день Поляков вызвал меня к себе, мы беседовали около двух часов. Если учесть, что директор всегда ограничен во времени, то моей критике он придал серьезное значение. Я сказал, что город растет без культуры: спальни и рабочие места создали, но трудиться и жить надо одновременно. Тогда Поляков поручил нашему управлению курировать строительство гостиницы. Он думал, мы не справимся. Однако просчитался. Финансирование было сосредоточено в руках нашего управления, план по строительству-монтажным работам мы выполняли на 200-400 процентов. Когда Поляков увидел сводки, освободил нас от этой обязанности, потому что, построив гостиницу, мы недодали жилье.

Что касается структуры управления ВАЗом, то это сложный научно-организационный вопрос. Еще в 1968 году я предлагал свою схему управления заводом. В настоящее время он к ней приблизился. Считаю, надо было создать концерн ВАЗ – это комбинат, состоящий из разных производств. Мы сами делаем двигатели, литье, горячую штамповку, инструменты для прессового производства, пластмассу, металлорежущие инструменты. Такого предприятия нет ни в одной стране мира. Поэтому, думаю, надо разукрупняться. Каждое производство должно стать самостоятельной финансово-

ка, себестоимость продукции. «Котел» не дает возможности определить затраты, а это неправильно. Хотя сейчас и создали центр стоимости, но это не та структура.

Я предлагал, чтобы все заводы, которые строились ВАЗом, вошли в состав объединения. И чтобы управляла ими генеральная дирекция ВАЗа. А то один вырывается вперед, другой отстает. Получилось, что все сорок лет ВАЗ жил в диспропорции. Это глупость, что комплектующие изделия на самолетах доставляли. Поэтому образовались узкие места, затраты пошли вверх, а качество – вниз.

– Вы сказали, что комплектующие доставляли на самолетах. Но это же безумно дорого...

– На самолетах возили резинотехнические изделия, потому что не успевали: боялись, что встанет конвейер. Блинчики снимали горячими и сразу подавали на стол, хотя надо было, чтобы они немного остыли, так как горячее есть вредно. А мы питались кипятком, поэтому не успевали контролировать. Завод нес огромные расходы, а самолеты не успевали взлетать и садиться, был задействован даже вертолет. На заводе есть вертолетная площадка.

– Вы можете сказать, что влияет на качество выпускаемых ВАЗом автомобилей? Кто виноват, что оно оставляет желать лучшего?

– Существуют три составляющие качества. Первая – конструктивное решение. ВАЗ-2101. ВАЗ-

что с конструкторской точки зрения вазовский автомобиль – европейского уровня.

Вторая составляющая – качество поставок. В первые годы работы завода шел большой объем импортных поставок. Где импорт, там качество (в настоящее время гораздо меньше). В 60-е годы отечественная промышленность, особенно химия и нефтехимия, была на очень низком уровне. В России не умели изготавливать детали к топливным элементам автомобиля, пластмассы и так далее.

Третья – изготовление и сборка деталей на самом заводе. Если конструкция автомобиля более-менее нормальная, то по другим параметрам завод серьезно отстает. Мы все еще не умеем делать двигатели мирового уровня. А мотор – это сердце машины. Мы до сих пор не делаем качественных пластмасс, достойную автомобильную резину. Отстает по качеству и сама сборка.

– От чертежа до выпуска с конвейера проходит достаточно много времени. Не влияет ли это на качество автомобиля?

– Влияет. Каждый день промедления – это полгода отставания. Таков закон производства. Поэтому, если разработали новую конструкцию машины и нашли новые научные подходы, их сразу необходимо запускать в производство. Предприятие развивается тогда, когда модернизируется технический организм.

костей в работе. Например, в КВЦ, в механике. Эти факторы должны определять заработную плату. Сегодня она еле компенсирует инфляцию (которая сейчас около 15 процентов, тогда как государство декларирует около 11). По моим подсчетам, зарплата на ВАЗе должна быть в полтора раза выше нынешней. ВАЗ в состоянии поднять ее на 50 процентов.

Во всем автомобильном мире, где есть сильные профсоюзы, устанавливается предел, ниже которого платить нельзя. Считаю, что хороший руководитель предприятия должен гордиться, когда у него заработная плата выше, чем на других предприятиях. И конкуренция среди предпринимателей должна состоять не в том, кто больше продал товара, а в том, как оплачивается труд рабочих и каким образом добиваются качества.

– Когда в стране начались экономические преобразования, ВАЗ, чтобы остаться на плаву, сбросил на город все объекты социально-культурной сферы. А может, имело смысл пересмотреть структуру управления заводом и не сокращать объекты социального значения?

– ВАЗ ничего не сбрасывал. Это была установка нашего дурацкого государства – забрать у предприятий объекты соцкультбыта и передать их местным властям. Это насилие и большая глупость. Раньше предприятия худо-бедно содержали в порядке жилье, здра-

*Лем
Кр
Задор*



КАК ЭТО БЫЛО

защищен, что со временем получит квартиру. Наше государство разрушило высшее достижение человечества – социализм. Сейчас понятие «социализм» ополчено и привязано к сталинизму, ленинизму, раскулачиванию, колхозам. Это чушь! Вместе с водой выплеснули ребенка. Социализм – завоевание человечества. Можно было поменять директивное планирование на рыночные отношения, но выбрасывать социализм из жизни людей неправильно. Эта катастрофа продолжается до сих пор. Из-за той ошибки государства резко снизился уровень и продолжительность жизни россиян. Сегодня наша страна находится по этим показателям на 127-м месте после слаборазвитых африканских стран.

– Какие плюсы у ВАЗа? За счет чего завод может выжить?

– ВАЗ не свалился в эпоху всеобщего кризиса начала 90-х годов. Удержался, потому что подготовился, и в немалой степени благодаря стараниям товарища Ясинского... Что вы улыбаетесь? Я серьезно говорю и объективно. К рыночной экономике мы готовились тщательно. Когда Горбачев объявил о перестройке, мы уже знали, что СССР – кранты. Тогда была организована система околотоваровских структур, которые помогли выжить. Мы создали АвтоВАЗторг. Плюнули на государственную дисциплину и первыми начали массовый бартер: меняли автомобили на японскую оргтехнику. Появилась сеть продовольственных магазинов, начался обмен с сельскохозяйственными предприятиями. Сотрудничали с другими областями и республиками. В Тольятти эшелонами шли продукты. Это было спасением не только для ВАЗа, но и для всего города. И говорит о том, что ВАЗ построен фундаментально.

Сегодня завод безмерно критикуют, идет дискредитация всего, что было сделано в Советском Союзе. То есть вычеркиваются наше прошлое, огромный вклад и заслуги людей, которые создали выдающуюся империю.

«Дума – это место для голосования...»

– До 2000 года в городской думе Волжский автомобильный завод представляли только Виктор Сажин и Юрий Степанов. В 2000 году ВАЗ выставил команду кандидатов. Тогда вас попросили баллотироваться в депутаты или вы пошли самостоятельно?

– В 2000 году руководство ВАЗа сознательно формировало свою команду. Что касается меня, то я уже не работал на заводе, а занимал пост председателя совета ветеранов. Меня в команду не включили, но я сам пришел к Юрию Борисовичу Степанову и сказал, что буду баллотироваться в городскую думу. Хотя я очень агрессивно критиковал в прессе и по телевидению некоторые элементы вазовской политики, но он отдал распоряжение закрепить за мной определенный округ и включить в команду. Я был приятно удивлен, что ВАЗ со мной считается.

– Что подвигло вас идти в гордуму? И почему ВАЗ в 2000 году выставил такую большую команду?

Что выявляет – огромные доходы? Чтобы посеять в сознании людей негатив, чтобы голосовали против? Против кого – деловых людей, которые не только хорошо обустроили свою жизнь, но и создали условия для производства, обеспечили людей работой? Считаю, что декларация о доходах – это самокомпромат. Ни один руководитель не будет декларировать свои доходы, так как сразу дискредитирует свой класс. Поэтому было принято решение не отправлять в думу высший менеджмент завода. Сажин и Степанов – это высший менеджмент.

– Как считаете, поход во власть тогда был удачным для ВАЗа?

– Нет, потому что команда скурвилась. Сначала мы работали дружно. Нам даже удалось переломить обстановку в городе: выкинуть из городского бюджетного оборота разные суррогаты – векселя, бартеры и прочее. Навалились дружно и заставили с нами считаться. Хочу сказать, что тогда под прикрытием думы творились чудовищные дела.

Потом придумали партии и фракции. Началась вакханалия: вазовскую команду разорвали на части. Руководство ВАЗа заставило команду голосовать определенным образом. Что касается городских властей, то к вазовской команде они доступа не имели. Крутили шашни кое с кем, но это было личное дело каждого депутата.

– В настоящее время вы отслеживаете работу вазовской команды в гордуме?

– Нет никакой вазовской команды! Есть «Единая Россия». Теперь это «единишки», которые работают на ВАЗе. Да и городской думы тоже не стало – есть партия «Единая Россия», которая принимает решения за пределами думы. Эти решения принимает дядя, а не депутаты. А дума стала местом для голосования. И депутаты голосуют так, как принято в партии: иначе будет плохо. В этом случае показателен пример Кожухова.

– По какому принципу шел отбор вазовской команды в городскую думу в 2004 году?

– Запустили тех, кто оправдал надежды менеджмента ВАЗа и партии «Единая Россия». В настоящее время ВАЗ не представляет собой политической единицы. Политическую единицу представляют члены партии «Единая Россия».

– Как оцениваете работу четвертого состава думы?

– Плохо. Их работа привела к тому, что городские проблемы решаются кулуарно за пределами думы. Каждый депутат имеет свой интерес. Дума стала буржуазной, сегодня она решает вопросы крупных корпораций, а не города и населения. Впрочем, в Государственной думе та же картина.

Существуют еще партийные интересы и подчинение народа воли партии. А в партии сидят те же буржуа.

С другой стороны, депутаты четвертого созыва – очень состоятельные люди. Если отбросить политические и идеологические соображения, то команда очень сильная. Она во много раз сильнее, чем был наш созыв. Третий созыв был сереньким. Люди



С аккре не беси

Известие о проблемах Волжского университета имени В.Н. Татищева с аккредитацией двух специальностей –

«Юриспруденция» и «Бухучет» породило в городе массу слухов и пересудов: якобы занятия не ведутся, а десятки студентов в спешном порядке переводятся в другие вузы.

В этой истории нашлись и явно заинтересованные лица, рассылавшие местные редакции кляузные письма. Авторы призывали обратить внимание на тот факт, что студентам преподак «профессора-двоечники», неспособные справиться с квалификационным экзаменом. А тем временем в университете завершалась повторная проверка, по результатам которой были аккредитованы все специальности.

Информация, подрывающая репутацию ВУиТа, впервые появилась на официальном сайте Федеральной службы по надзору в сфере образования и наук (Рособнадзор) в конце июля: «...В образовательной автономной некоммерческой организации «Волжский университет имени В.Н. Татищева» специальности 021100 «Юриспруденция» и 06050 «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» признаны неаттестованными по причине низкого качества образования». Руководство вуза, уверенное в ошибочности обнародованного решения, отправило в Москву. Заключение аккредитационной комиссии казалось тем более неожиданным, что буквально за несколько дней этого института продлили лицензию на