

Давайте уважать, беречь и изучать историю ВАЗа

Исполнительному вице-президенту
по производству автомобилей
и управлению цепочкой поставок АВТОВАЗа
Михаилу Рябову

Вице-президенту по персоналу
и социальной политике АВТОВАЗа
Дмитрию Михаленко

Ректору Тольяттинского
государственного университета
Михаилу Кришталу

Директору гуманитарно-педагогического
института ТГУ
Юрию Лившицу

Руководителю департамента культуры
администрации городского округа Тольятти
Марине Козловой

Руководителю управления по делам архивов
администрации городского округа Тольятти
Елене Налётовой

Членам клуба ветеранов ВАЗа «Патриот»

Уважаемые руководители и соратники!

Своим обращением надеюсь побудить вас к возобновлению разработки научной историографии флагмана отечественного автомобилестроения, начало которой положило решение совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» от 28 августа 2003 года.

Этим документом был утвержден координационный совет издательской программы по научной истории автогиганта во главе с председателем совета директоров Владимиром Каданниковым, дано поручение по доработке «Концептуального плана работ по формированию научной истории и историографии ОАО «АВТОВАЗ» на 2003-2006 гг.». А также установлены корпоративные праздники: день первого автомобиля (19 апреля) и день рождения ОАО «АВТОВАЗ» (20 июля).

Концептуальный план предусматривал тесное сотрудничество акционерного общества и Тольяттинского государственного университета, реализацию обширного издательского пакета по корпоративной истории. При взаимодействии сторон состоялись всероссийские научные конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность» (ноябрь 2003-го и октябрь 2005-го). Российская академия государственной службы выпустила монографию «АВТОВАЗ между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода. 1966-2005 гг.». Заводская типография издала три фундаментальных тома «АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории. 1966-2006 гг.» (автор-составитель Александр Степанов), ряд книг из серии «Творцы АВТОВАЗа».

Тогда же литературно-издательской группой (Анатолий Шаврин) и дирекцией по связям с общественностью (Петр Нахманович) был продолжен выпуск популярной серии «ВАЗ. Страницы истории», остановившейся на издании пятой книги (2005 год). Готовые материалы для шестой книги второй десяток лет хранятся в уникальном архиве Анатолия

Шаврина, вазовского историка, члена Союза журналистов РФ.

Вынужден с огорчением признать, что после прихода в декабре 2005 года к управлению российским автогигантом команды «Рособоронэкспорта» (нынешняя госкорпорация «Ростех») АВТОВАЗ поспешил отказаться от обязывающей роли заказчика научных разработок своей корпоративной истории. Расформирована служба заводского архива документов. Досадно урезана в корпоративном сайте насыщенная фактами историческая хроника, размещенная там к 40-летию АВТОВАЗа.

Исчезли соответствующие позиции в договорах сотрудничества АВТОВАЗа и Тольяттинского госуниверситета: ни научных конференций, ни тем для диссертаций и дипломных студенческих работ, ни новых изданий по истории градообразующего предприятия, богатой и сегодня событиями, людьми, моделями современных автомобилей.

Золотой юбилей АВТОВАЗа, растянувшийся на 5 лет (с 2016-го по 2020 годы) и поддержанный многомиллиардной федеральной программой празднования, не прибавил ничего существенного к содержанию научной историографии акционерного общества «АВТОВАЗ», начатой в свое время профессором Анатолием Лившицем. Издательский пакет к двум золотым датам (создание ВАЗа и выпуск первых автомобилей) оказался, увы, очень скромным.

Не нашлось желания и ресурсов на возобновление популярных в 2005 году историко-культурологических приложений «Рубежи» к заводской многотиражке. Вот и презентационный фотоальбом «50 поводов для гордости», показав широкую гамму наших автомобилей, совсем не коснулся главной гордости автозавода-юбиляра – его людей, без которых не было бы «народного автомобиля» и нынешних конкурентных моделей под брендом LADA.

Публикации воспоминаний известных вазовских ветеранов в информационном издании «ВА-Волжский автостроитель», ряд интервью по линии фонда «Духовное наследие» имени Сергея Жилкина и краеведческого музея не могут заменить диктуемых логикой вещей системных исследований давних и новых страниц корпоративной истории. Быстро канувшие в историю юбилейные оргкомитеты не пропустили в состав парадных мероприятий скромный пункт «Мемуаристика АВТОВАЗа». Потеряны важные годы для сбора и перевода в цифру драгоценных свидетельств участников эпопеи создания «автомобильной державы». Вместе с неизбежным уходом пионеров Волжского автозавода пропадают их домашние архивы и артефакты, не востребованные молодыми наследниками и обществом. Беспокоит будущая судьба бесценного шавринского собрания уникальных материалов по истории отечественного автомобилестроения.

Кто-то из грушинцев однажды метко сказал:

– Автозавод из города не увезешь.

Меняются хозяева нового АВТОВАЗа, но сам он по-прежнему остается волжским, здешним, своим. Не поздно восстановить связь времен, обозначенную достойным нашей общей гордости понятием «Волжский автомобильный завод». Еще возможны ваши согласованные ответственные шаги по сохранению и осмыслению корпоративной истории АВТОВАЗа. Среди таковых, полагаю, могут быть:

- включение позиции «Разработка научной историографии АО «АВТОВАЗ» в действующие договоры о сотрудничестве между АО «АВТОВАЗ» и опорным Тольяттинским государственным университетом, с обеспечением достаточного финансирования со стороны социального заказчика – АО «АВТОВАЗ»;
- решение организационно-технических и финансовых вопросов по реализации проекта «Мемуаристика АВТОВАЗа»;
- содействие историку, ветерану Волжского автозавода Анатолию Шаврину в систематизации, оцифровке и сохранении для научных исследований его личного архива материалов по отечественному автомобилестроению и истории АВТОВАЗа (с оплатой работ ему и привлекаемых специалистов).

Вы перегружены задачами дня. Но задумайтесь, пожалуйста, над словами из приветствия Виктора Полякова участникам первой всероссийской научной конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность»:

– Я считаю, что анализ истории Волжского автозавода, включая и период коренных изменений в 90-е годы, сможет помочь и самому ВАЗу, и предприятиям области внедрить позитивный опыт и избежать неэффективных действий... Я хотел бы выразить надежду, что анализ и изучение опыта ВАЗа и на самом ВАЗе, и на предприятиях области поможет обеспечить достижение конкурентоспособности и прогрессивного развития.

Вы, возможно, сошлетесь на извечные финансовые проблемы, усугубленные спадом производства и экономики из-за коронавирусной пандемии, – «быть бы живу».

Отмахнетесь: кому нужны дела минувших дней? Оправдания бездействию найдутся.

И всё же. Уважать, беречь и изучать собственную историю – разве это не нравственная обязанность каждого гражданина и патриота страны? Неуважение к прошлому, пренебрежение его уроками равно опасны для государства, территории и конкретного коллектива, чреватые серьезными последствиями недальновидного разрыва связи времен и поколений.

Поразмыслим вместе над пророчеством Артура Шопенгауэра, предупреждавшего: «От деяний остается лишь память, которая постепенно слабеет, искажается, охладевает и со временем должна рухнуть, если история не подхватит ее, не закрепит и не передаст потомству».

Ваше положение обязывает вас действовать. В большой предстоящей работе можете рассчитывать и на мое посильное соучастие.

Успехов новому АВТОВАЗу и нашему городу!

С уважением, Леонид ПАХУТА, ветеран АВТОВАЗа, Санкт-Петербург