

„Нормальная работа завода является лучшей наградой за пройденный путь...”

В заводской газете недавно была опубликована статья, касающаяся моего юбилея.

Всю свою жизнь я избегал выступать по телевидению, радио или в печати, считая это не своим делом. Однако я подумал, что в данном случае мое молчание может быть истолковано как согласие с оценками и предложениями, высказанными в этой статье. Только поэтому я счел необходимым написать в редакцию о моем отношении к поднятому вопросу.

Не скрою, что, как и каждому человеку, мне очень приятно, когда говорят теплые слова о моей деятельности и роли в жизни завода. Хотя и знаешь, что многое преувеличено, тем не менее чувствуешь и радость, и благодарность. Самая большая благодарность — ветеранам Волжского автозавода за добрую память и хорошие слова, что особенно ценно, когда жизнь подходит к своему итогу.

Однако в любом случае производственники должны объективно и трезво оценивать и результаты, и обстановку. Прежде всего о тех, кто создал завод, определил его рождение.

Какие бы исторические потрясения ни переживала страна и насколько круто ни менялась бы оценка всего прошлого, объективные исторические факты должны сохраняться.

Волжский автомобильный завод был создан многонациональным народом Советского Союза и его тогдашним руковод-

ством с огромным энтузиазмом как по поводу создания массового народного легкового автомобиля, так и в связи с широким применением организационного и технического опыта западной промышленности. Именно эти „родители” опекали, пестовали и снабжали всем необходимым свое детище до того, как оно встало на ноги.

Роль руководства самого ВАЗа, в том числе и моя в момент его создания, была вторична и заключалась в способности использовать как всестороннюю помощь в стране, так и многосторонний опыт привлеченной фирмы.

Действительно, в течение двадцати лет ВАЗ работал с абсолютной ритмичностью, высокой культурой производства и качества, большим объемом экспорта, осваивал новые модели, имел очень высокие экономические результаты, обеспечивал высокий уровень социальных условий для коллектива. Автомобили „Жигули” завоевали популярность и любовь народа. Все ветераны и руководители Волжского автозавода по праву гордятся этими результатами.

По существу, ВАЗ использовал с самого начала и в дальнейшем активное видение в наши условия передовой опыт западной промышленности, соединяя его с энтузиазмом нашей молодежи и традициями нашего народа.

Однако мы не можем не видеть, что сейчас ВАЗ тяжело болен, потерял ритмичность, комплектность, снизил культуру

производства, срывает запуск новых моделей, поставлена под угрозу экономика завода.

С моей точки зрения, при таком положении на заводе торжественно праздновать личный юбилей было бы неуместно.

Для ветеранов завода, отдавших ему лучшие годы жизни, самым главным является его плодотворная работа, несмотря на огромные трудности, созданные новой обстановкой.

В 1996 году будет отмечаться тридцатилетний юбилей ВАЗа. Восстановить к этому юбилею нормальную деятельность ВАЗа в новых, более сложных условиях — это действительно было бы наилучшим праздником и торжеством не только для меня, но и для всех ветеранов завода. Вопреки всем сомнениям я уверен, что и в существующих трудных внешних условиях восстановление уровня работы Волжского автозавода возможно и зависит прежде всего от силы воли, требовательности, целеустремленности и активности руководящего контингента завода. Объективные условия для этого по характеру выпускаемой продукции ВАЗа имеются.

Если предполагается организовать оргкомитет, то, безусловно, его следует посвятить не личному юбилею, а тридцатилетию с начала создания завода и выработке мер, которые к этому времени в существующих новых условиях позволили бы восстановить прогрессивную работу ВАЗа. А это

ведь дело не только руководства, но и общественности — настоящих акционеров АО „АвтоВАЗ”.

Наверное, следует учитывать и то, что новые экономические условия вызвали вокруг ВАЗа оболочку из коммерческих фирм, в которых немалую роль играют и ветераны ВАЗа, и их дети. При правильной организации дела эти фирмы могут мобильно дополнять работу основного организма завода, обеспечивая производство модификаций, улучшая связи с потребителем, развивая различные услуги. Однако нельзя допустить, чтобы эти организации высасывали соки и паразитировали на обессиленном и без того теле матки и рубили бы сук, на котором сидят.

Восстановление всесторонней прогрессивной работы ВАЗа, его действительной конкурентоспособности с западными фирмами и не только в техническом, но и экономическом плане — задача не менее, а может быть, более сложная, чем первоначальное создание завода. Она не может быть решена только верхним эшелоном руководства. Она требует конкретной перестройки в направлении повышения технического уровня, производительности и максимальной экономичности всех дирекций, производств, служб и других подразделений ВАЗа и прежде всего их руководителей.

Потребуется новое напряжение сил, дисциплины и самоотдачи. Легкими путями выправить работу завода нельзя!

И, конечно, не подарки и ордена, а нормальная работа родного завода является лучшей наградой за пройденный путь не только для меня, но, как я думаю, и для всех ветеранов Волжского автомобильного завода.

В. Н. ПОЛЯКОВ.