

Эдуард Михайлович

АБЫЗОВ**Крестный отец Автобанка**

После окончания Московского финансового института я по распределению был направлен на работу в Московское городское финансовое управление. Вскоре мне стали предлагать интересные новые должности в организациях с зарубежными командировками, что было тогда не только престижно, но и экономически выгодно. Но разрешений на перевод мне упорно не давали, а назначили начальником финансового управления Бауманского района Москвы. Несколько лет работы в этом учреждении дал мне возможность еще тогда убедиться, что система Минфина творит самое большое зло в нашей жизни! В результате в Министерство черной металлургии я ушел без согласия партийной организации, получив за это первый выговор. Потом за аналогичные «преступления» я получил и второй выговор, сыгравший в моей судьбе не последнюю роль.

В 1976 году в Министерстве автомобильной промышленности умер начальник финансового управления. На смену ему взяли специалиста с Автомобильного завода им. Ленинского комсомола (АЗЛК). Он искал себе зама. Для того чтобы не подставляться очередной раз, с помощью ответственного работника ЦК КПСС А. И. Вольского удалось уговорить брата Генерального секретаря Брежнева — заместителя министра моего министерства, отпустить Абызова без оргвыводов. Во время нашей встречи Яков Ильич предлагал мне остаться, но я решение уже принял. 10 ноября 1982 года умер Леонид Ильич Брежнев. 15 ноября Генерального секретаря ЦК КПСС похоронили. Между этими событиями в пятницу 12 ноября состоялся внеочередной Пленум Центрального Комитета КПСС, на котором был выбран новый лидер страны — Ю. В. Андропов. В этот день я с первым заместителем министра вечером дежурил по министерству. Наш министр Виктор Николаевич Поляков в 11 часов вечера приехал с заседания ЦК (где он как член ЦК прослушал знаменитое выступление Юрия Владимировича) и сразу нам сказал: «Предложено вносить любые предложения по совершенствованию экономического механизма. Преследований не будет». Слово «любые» он повторил несколько раз. Тут же были вызваны люди из производственного управления, они всю ночь обзванивали заводы отрасли. На вторник (16 ноября) По-

ляков назначил проведение коллегии министерства. Члены коллегии — директора крупнейших автомобилестроительных заводов страны — должны были на заседание привезти готовые предложения по перестройке хозяйственного механизма!

Утром в субботу министр собрал и начальников управлений министерства, перед ними была поставлена уже известная мне задача.



Э. М. Абызов

1960–1964

Старший экономист Московского городского финансового управления

1964–1966

Заведующий финансового управления Бауманского района Москвы

1966–1976

Начальник финансового отдела Министерства черной металлургии

1976–1990

Заместитель начальника, начальник финансового управления в Министерстве автомобильной промышленности

1990–1991

Заместитель директора по финансовым вопросам совместного предприятия «Совиндейта»

перед ними была поставлена уже известная мне задача.

Я в свою очередь переговорил со своими коллегами — заводскими финансистами. Надо сказать, это были очень квалифицированные люди. Чего стоит хотя бы Александр Ибрагимович Ясинский!

В результате раздумий и советов у меня появилось пять предложений, они были обсуждены на коллегии и отправлены в Центральный Комитет. Там всеми новациями было поручено заниматься помощнику Андропова уже знакомому мне Вольскому.

Следует отметить, что все мои предложения в ЦК одобрены! Три из них я помню:

1. Акционирование предприятий.
2. Создание коммерческого банка автомобильной промышленности.
3. Самофинансирование предприятий.

От всех других подразделений прошло предложение управления труда и заработной платы об утверждении трудовыми коллективами директоров предприятий. Прошло еще несколько лет, пока не был выбран первый директор Виктор Боссарт — на заводе микроавтобусов РАФ.

Через неделю мне дали задание готовить подробные записки по своим предложениям — на пару страниц, на которых надо было обосновать не только то, что устарело в финансово-кредитной системе, но и определить, что же следует сделать!

Вначале я обратился за помощью к одному из заместителей председателя Госбанка СССР. И получил ответ: «Не приставай с глупостями! Этого в Советском Союзе быть не может никогда!» Да и в дальнейшем, между прочим, в Госбанке нас поддерживал только один человек — председатель Н. В. Гаретовский.

Тогда в начале 1983 года я пошел к ученым-экономистам. В первую очередь мы заключили контракт с популярным тогда профессором МГУ Г. Х. Поповым. Заплатили гонорар и через месяц получили совершенно пустой материал. Из Большой советской энциклопедии мы о коммерческих банках получили бы больше информации!

Тогда я обратился в свою альма-матер — Московский финансовый институт. Там с нами занимались Полина Ва-

сильевна Тальмина, Дмитрий Степанович Моляков, Николай Григорьевич Шумов, Михаил Захарович Шум, Борис Петрович Майданчик, Олег Иванович Лаврушин (он, кстати, в 1958–1960 годы был кредитным инспектором Бауманского отделения Госбанка СССР Москвы), кто-то еще. Появился первичный материал для работы над написанием учредительных документов и прежде всего устава.

Надо сказать, что целью создания банка было финансирование переоснащения автомобильной промышленности. В частности, КАМАЗ в то время хоть и был новым заводом, но и он оснащался далеко не передовой технологией. АвтоВАЗ же оснащался оборудованием, бывшим уже в употреблении в Италии. В 80-х годах этот second hand надо было на половину заменять! А денег для этого не было. К тому же пришло время смены технологий практически на всех предприятиях отрасли. Конструкторы у нас работали замечательно. Уже тогда, в 1980 году, была разработана одиннадцатая модель «Жигулей», внедренная в производство только недавно. Не было технических возможностей и средств. Всю же прибыль, да что там прибыль, даже отчисления на амортизацию забирал себе Минфин! Объяснялось это необходимостью строительства новых предприятия.

Весной 1983 года наши предложения были переданы в ЦК КПСС, получили одобрение. Мы также получили поручение готовить обеспечение и учредительные документы. Но летом Андропов стал не работоспособным, и нас перестали дергать. Вспомнили о проекте только в конце 1986 года!

Тогда же в конце 1986 года Ельцин настоял, чтобы Виктора Николаевича Полякова сменили. Горбачев защищать заслуженного министра не стал. Полякову был всего 61 год.

Кошка пробежала между первым секретарем московского горкома КПСС и министром весной 1986 года, после того как Поляков два месяца не хотел отпускать директора ЗИЛа В. Т. Сайкина. Валерий Тимофеевич понравился Ельцину, и он решил его назначить председателем исполнительного комитета Московского городского совета народных депутатов. Я был свидетелем, как будущий президент орал на Виктора Николаевича¹ и грозил, что ему не поздоровится.

Новым министром был назначен Николай Андреевич Пугин. Он проявил себя тем, что обнаружил причину серии аварий новой модели «Волги». У них выходили из строя тормоза. Причина оказалась банальной: тормозная жидкость делалась на основе этилового спирта, и рабочие этот

¹ Виктор Николаевич Поляков стал заместителем министра автомобильной промышленности СССР в 1965 году. А уже через год назначен генеральным директором строящегося Волжского автомобильного завода, оставаясь заместителем министра.

Волжский автомобильный завод под руководством В. Н. Полякова был построен в рекордно короткие сроки (всего за 3,5 года): строительство завода началось в январе 1967 года, а уже в апреле 1970 года с главного конвейера сошли первые автомобили ВАЗ-2101, так называемые «копейки».

В 1975 году В. Н. Поляков возвращается в Москву и становится уже министром автомобильной промышленности страны. Умер в 2004 году. — Прим. авт.-сост.

компонент воровали и пили, заменяя его на что-то другое, менее подходящее для внутреннего потребления и, увы, для торможения.

В 1987 году я тоже пересекся с Ельциным при следующих курьезных обстоятельствах. Обсуждался вопрос финансирования создания новой модели «Москвича» и реконструкции завода. Переговоры с французами уже закончились, надо было заключать контракт на поставку оборудования. В это время с первым секретарем МГК КПСС у директора завода были настолько плохие отношения, что он демонстративно отказывался иметь с ним какие-либо дела и тем более не желал посещать АЗЛК — одно из крупнейших предприятий Москвы. Сопrotивлялся Ельцин полтора года. И надо же было ему нарушить свое табу, когда в красном уголке одного из производственных корпусов завода заседала финансовая комиссия. На АЗЛК мы прибыли по предложению зампреда Госплана СССР С. А. Ситаряна, чтобы на месте поставить все точки над *i* в вопросах финансирования проекта. Вел собрание Степан Арамаисович. Собралось нас человек 30, представляющих Госплан, Минфин, другие авторитетные органы.

Объявление о визите Бориса Николаевича застало нас врасплох! Пройдя по одному из цехов, Ельцин захотел встретиться с коллективом завода. При этом директора завода знаменитого Валентина Петровича Коломникова к высокой персоне не подпускала его охрана.

Так получилось, что мы с заместителем директора АЗЛК по экономике оказались в зоне, отрезанной для выхода телохранителями партбосса. И были вынуждены сидеть в небольшой подсобной комнатке, за кулисами президиума, благодаря чему стали свидетелями забавной сцены. Местные сотрудники уже вовсю готовились к приему высокого гостя. В комнату президиума вошел А. Коржаков и решительным голосом спросил: «Готов ли самовар?» Ему услужливо ответили: «Скоро закипает!» Такого ответа главный охранник явно не ждал и заорал: «Какой вы самовар готовите?!» Оказалось, что самовар должен был быть заполнен не водой, а коньяком! Пришлось оперативно выполнять указание, появился напиток. Александр Васильевич его не одобрил. Марка требовалась значительно более дорогая и престижная. Пришлось Коржакову выручать директора заводского пищеблока и послать кого-то из своей свиты за двумя литрами коньяка нужного качества. Наконец, все это оказалось внутри самовара. Усталый, но удовлетворенный народной любовью Ельцин зашел в помещение. Ему услужливо подставили чашку с блюдцем, Борис Николаевич нацедил «чайку», отпил, похвалил хозяев за хороший напиток и, выпив три чашки, двинулся дальше вершить дела перестройки. Только тогда мы смогли выбраться из нашего вынужденного убежища! Кстати, никто кроме хозяина не пил, он никому не посчитал нужным предложить разделить «досуг».

В 1987 году в стране заговорили о необходимости ускорения научно-технического прогресса. К нам из ЦК начали раздаваться звонки. Моя фамилия значилась среди исполнителей той старой докладной записки,

поэтому стали вызывать в инстанции побеседовать и меня. В первую очередь в отдел машиностроения, курировавший наше министерство. В частности со мной беседовал мой однокурсник по МФИ А. И. Милюков.¹

Для проработки документов мы подключили, кроме МФИ, Ленинградский финансово-экономический институт (ФИНЭК), Плехановский институт (показавшийся мне тогда «заторможенным»), Белорусский институт народного хозяйства и отраслевой институт автомобильной промышленности в Минске. Хороший материал подготовили в МФИ и ФИНЭКе. Запомнилась мне и профессор Плехановского института Раиса Васильевна Корнеева.

В начале 1988 года зам. министра по экономике Виктор Викторович Новиков убедил министра Николая Андреевича Пугина написать инициативное письмо о банке в правительство. Что и было сделано. А мне было поручено готовить типовое положение о коммерческом банке, его устав и другие нормативные документы, а также согласовать состав учредителей.

Совмин разослал во все министерства свой документ, рекомендующий брать с нас пример. Ко мне пошли ходоки. Были из Минморфлота, Минтяжмаша и др. Помню, приходил Ходорковский, создававший тогда банк МЕНАТЕП. Он был горд собственным величием, а я его опускал на землю, спрашивая: «У тебя какой будет уставник?» Он отвечал: «Один миллион, но мы увеличим его позже до пяти миллионов!» На что я говорил: «А у нас будет 300 миллионов!»

Сотрудничали мы в нашей творческой работе и с сотрудниками Госбанка. Там за эти вопросы отвечала А. Т. Застрожнева. Заниматься же нами Гаретовский поручил директору НИИ Госбанка А. А. Хандруеву. Последнюю доводку документов осуществлял зампред Дмитрий Васильевич Махов. Он курировал кредитование машиностроительной отрасли. Это было одно из последних его деяний — в том же 1988 году он ушел на пенсию. В отличие от большинства сотрудников главного банка он не относился к нашему делу скептически. А вообще-то если бы не поддержка Н. В. Гаретовского, нам бы никто не помогал.

Документ по обоснованию создания коммерческого банка и его устав готовил я. После этого в начале 1988 года документы по созданию банка автомобильной промышленности попали в Межведомственную комис-

¹ В июле 1983 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли Постановление «О дополнительных мерах по расширению прав производственных объединений (предприятий) промышленности в планировании и хозяйственной деятельности и по усилению ответственности за результаты работы». Этим документом было предусмотрено проведение крупного экономического эксперимента. Основной его целью была отработка на уровне предприятия хозяйственного механизма, который смог бы обеспечить его хозрасчетную самостоятельность. Начиная с 1985 года на АвтоВАЗе и Сумском машиностроительном научно-производственном объединении им. М. В. Фрунзе эксперимент был реально внедрен. Эти предприятия, внедрили у себя хозрасчет и перешли на самофинансирование. Результаты эксперимента устроителями были признаны удачными. И на июньском (1987) Пленуме ЦК КПСС был принят курс на «коренную перестройку управления экономикой, решительный переход от преимущественно административных к экономическим методам руководства на всех уровнях». Итогом эксперимента стал и закон «О государственном предприятии (объединении)» от 30.06.1987 года., в котором, в частности, внедрялся полный хозяйственный расчет и самофинансирование на советских предприятиях. — *Прим. авт.-сост.*

сию по совершенствованию хозяйственного механизма. Первому заместителю председателя комиссии Степану Арамаисовичу Ситаряну.

Наш вопрос рассматривался на пяти (!) заседаниях. Я был на всех. Из нашего министерства кроме меня на первое заседание приходил зам. министра В. В. Новиков. А на заключительное, летом 1988 года, приходил и министр Н. А. Пугин.

Главным нашим противником оказался председатель правления Промстройбанка СССР М. С. Зотов. На последнее заседание, летом 1988 года одоббившее нашу инициативу, он не пришел вообще! При этом написал жалобу Н. И. Рыжкову, мол, его не уведомили о времени заседания. Коротким выяснением обстоятельств опровергли это заявление. Выяснилось, что Ситарян лично приглашал Зотова, наш министр Н. А. Пугин так же дважды звонил Михаилу Семеновичу. Когда председатель не смог опровергнуть эти свидетельства, он заявил, что не пришел на заседание, т. к. в это время обедал. Такой ответ, говорят, резко охладил отношения Зотова и Рыжкова. Обстоятельства этого скандала я знаю, т. к. у Николая Ивановича тогда работал мой хороший знакомый П. М. Коцур, бывший заместитель директора АвтоВАЗа по экономике.

Итак, путь для учреждения коммерческого банка нам был открыт. Но для Автобанка следовало еще собрать уставной капитал, а мы замахнулись на 300 млн рублей! Были уже получены согласия председателя Госбанка СССР Н. В. Гаретовского и зампреда В. С. Захарова на вхождение главного банка страны в наши пайщики со взносом 20 млн рублей. Доля Зотова по его предложению должна была быть 50 млн. По 10 млн брали на себя Ингосстрах и Минфин СССР. Остальное было за предприятиями отрасли. В Госбанке был открыт накопительный счет.

Михаил Семенович денег так и не внес. Впоследствии в 1992 году забрал деньги и АвтоВАЗ пожелавший создавать свой собственный банк. Пришлось договариваться о снижении размера уставного капитала.

Параллельно с попытками создания банка весь 1988 год мы готовили людей. Я ряд своих сотрудников посылал знакомиться с постановкой банковского дела в зарубежных странах. Мы побывали в нескольких иностранных банках в Болгарии, Венгрии, Югославии и Польше. В этом нам оказывали содействия отделения Автоэкспорта и Автозапчастьэкспорт. Помогали нам и совзагранбанки. Так я и сам дважды был в Моснарбанке в Лондоне. Их мы знали хорошо, так как много занимались оформлением кредитов.

В октябре собралась инициативная группа, обсудившая программу учредительного собрания. Наконец оно состоялось в здании министерства 28 ноября 1988 года. В число акционеров вошло почти 300 предприятий и организаций! Вел собрание Виктор Викторович Новиков. Госбанк представлял В. С. Захаров. Из финансового института на собрание пришли А. Г. Грязнова, Д. С. Моляков, П. В. Тальмина, О. Лаврушин, Сахарова. Были и неожиданные участники. В частности, писатель Юлиан Семенов. Он даже выступал и, приветствуя создание новых финансовых

механизмов, пожелал нам всем с помощью нового банка построить в недалеком будущем автомобильную дорогу до Аляски.

Теперь следовало начинать работу. Необходимо было искать помещение под банк. Вначале все первые сотрудники сидели в моем управлении. Тогда я пошел к министру и попросил решить «квартирный вопрос». Соответствующее письмо, подписанное председателем совета учредителей банка В. В. Новикова и и. о. председателя правления Е. И. Туза было подготовлено 29 января 1989-го. Ответа долго ждать не пришлось. Уже 2 февраля министр согласился передать на баланс Автобанка здание по адресу: Лесная улица, дом 41. В то время, если помните, под лозунгом борьбы с бюрократией, происходило сокращение министерств. Несколько министерств (кажется, 6) присоединилось и к нашему. После реорганизации здание одного из влившихся в нашу систему министерств оказалось не задействовано.

Практически сразу мы купили десять компьютеров. Это было большое достижение! 16 января 1989 года фирма Olivetti специально для банка устроила демонстрацию своей банковской системы, построенной на базе двух мини-ЭВМ LSX-3030 (с «хард-дисками» аж в 1280 Мб!). 3 марта на заседании совета учредителей контракт с фирмой был утвержден.

Итак, все банковские документы были оформлены, и у банка даже было свое здание, однако так и не был решен вопрос о его руководителе. Я, естественно, рассчитывал, что выбор будет сделан в мою пользу. Все-таки я на создание этого коммерческого банка потратил семь лет своей жизни! Каково же было мое разочарование, когда буквально накануне оформления банковских карточек мне сказали: «Ты не рассчитывай стать председателем правления банка, ЦК партии тебя не пропускает. Да ты нам еще нужен и в министерстве!»

Главной причиной моего неутверждения оказались два строгих партийных выговора которые я в молодости получил за переход на другую работу без согласия партийной организации.

Тогда на меня была возложена обязанность подбора кандидатуры на должность руководителя Автобанка. Первой был начальник управления Промстройбанка Михаил Волчков, курирующий машиностроительную отрасль. В момент создания нашего банка он стал секретарем парткома банка, значит, был кандидатурой проходящей. Однако его Промстройбанк не отдал. Тогда я предложил заместителя начальника главного управления Госбанка по Москве К. Б. Шора. Он встречался с министром, и отказался от предложения. Тогда я вспомнил А. И. Мишина.

В разгар перестройки, кроме бесед, меня вызывали в ЦК для чтения лекций о самофинансировании, хозрасчете... в разные отделы, часто совсем не связанные с экономикой. Во время одного из таких просветительских мероприятий я встретил там Анатолия Ивановича. Был он тогда ревизором.

С этим работником ЦК КПСС я взаимодействовал и раньше, когда Мишин работал во Внешторгбанке, кажется, старшим экономистом, занимался

расчетами с экспортными организациями и курировал наше министерство. Уговорить его было не сложно. Третьего марта кандидатуру Мишина утвердили. При определении заработной платы председателя исходили из того, что министр тогда получал 700 рублей в месяц. Значит, председатель правления банка должен получать хоть чуть-чуть, но меньше. Остановились на должностном окладе в 650 руб. При голосовании этого вопроса при 7 «за» был один воздержавшийся. Кажется, сам Мишин. Заместителями председателя назначили Евгения Иосифовича Туза и Георгия Ивановича Летунова, а главным бухгалтером — Виктора Андреевича Феоктистова. На том же заседании поручили правлению «решить вопрос о перечислении средств от акционеров: Промстройбанка — 50,0 млн руб., АвтоВАЗа — 25 млн руб., Внешэкономбанка — 20,0 млн руб., Минавтосельхозмаша — 10,0 млн руб. Как известно, с этим заданием правление не справилось!

В это время произошел забавный случай, о котором стоит упомянуть. В наш банк с визитом прибыл «страшный и ужасный» Джордж Сорос. Встречали гостя Мишин, Туз и я. Мы только, что получили новое помещение, в нем не было даже стульев. Неожиданно в кабинет, где мы находились, вошли двое. И переводчик сообщил, что господин Сорос хочет установить контакты с нашим коммерческим банком! Бизнесмен знал, что наши представители незадолго до этого были в Венгрии. Конфуз заключался в том, что нам высокого гостя не на что было даже посадить. О чем же было договариваться! Ситуация была настолько фантастична, что мы даже усомнились, действительно ли это был Сорос.

Когда стало ясно, что меня руководителем Автобанка не сделают, я получил предложение возглавить Нефтехимбанк. Предложение сделал будущий председатель правления банка, а тогда начальник финансового управления Миннефтехимпрома СССР Георгий Владимирович Жук.

Аналогичные приглашения позже я получал и от Желдорбанка, созданного в октябре 1990 года из Железнодорожного отделения Госбанка. И хотя ни одного дня там не работал, но целый год числился председателем. Были и другие предложения. В частности, я был избран в наблюдательные советы сразу нескольких банков.

Ни в какие выборные структуры Автобанка до 1992 года я не входил. Однако акционеры указали исполнительным органам согласовывать со мной все важные финансовые решения. В общем, я был вроде как смотрящим. Опыта работы тогда у большинства не было, поэтому совершались вынужденные ошибки. Так был выдан кредит в 160 млн руб. какому-то предприятию при МГУ для создания производства полиэтиленовой пленки. Вовремя вернуть кредит заемщики не смогли (рассчитались они только через полтора года). Началось расследование, несколько раз собирался совет. В результате в начале 1990 года в банке произошел первый большой кризис. Из него ушли, кажется, в Медицинский банк многие сотрудники, в том числе и вся бухгалтерия.

Одним из первых в тот момент я предложил перейти на работу в банк сотрудникам Минфина Н. А. Раевской и И. Е. Бушевой. Помню, как Ири-

на Бушева не хотела идти, говорила, что ничего хорошего из нашего дела не будет. Тем не менее дамы согласились.

Наталья Алексеевна была дамой жесткой, Е. И. Туз был не из ее команды, а ей хотелось окружить себя соратниками, на которых она могла бы опереться. Я тогда Тузу предложил перейти в Желдорбанк. В результате Евгений Иосифович был утвержден там на должность заместителя председателя, а затем и председателя¹.

Были проколы и у нового руководства. Так уже Н. А. Раевская вскоре, после того как стала председателем правления, выдала кредит Кутаисскому автомобильному заводу. После августа 1991 года они возвращать кредит не стали.

Вскоре я ушел в российско-британское совместное предприятие «Совиндейта». Созданное Уральским автозаводом, начавшим сборку компьютеров из комплектующих, приходящих из Индии, а позже перешедшее на производство пиломатериалов, шпона, фанеры, плит, панелей.

Сотрудничать с Автобанком я продолжал на общественных началах. Впоследствии в 1992 году по инициативе учредителей был избран в состав совета учредителей.

Приложение:

Участники заседания совета учредителей Автобанка 30 марта 1989 г.

Члены совета учредителей:

1. Шахов Вячеслав Викторович (Госстрах СССР)
2. Захаров Вячеслав Сергеевич (Госбанк СССР)
3. Халанский Виктор Петрович (Промстройбанк СССР)
4. Дигина Лидия Васильевна (Куйбышевский ЛТ^Э)
5. Кантор Вольф Израилевич (ПО Москвич)
6. Новиков Виктор Викторович (Минавтосельхозмаш СССР)
7. Привалов Александр Иванович (Харьковский велозавод)
8. Тапцов Владимир Кириллович (Минский ГПЗ-11)
9. Ясинский Александр Ибрагимович (АвтоВАЗ)

Члены правления Автобанка:

1. Мишин Анатолий Иванович
2. Абызов Эдуард Михайлович
3. Туз Евгений Иосифович
4. Летунов Георгий Иванович
5. Феоктистов Виктор Андреевич
6. Осипова Нина Васильевна
7. Францев Алексей Алексеевич

¹ Позже он возглавит АРЕСБАНК, основанный в июне 1994 года. — Прим. авт.-сост.



МИНИСТЕРСТВО

АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

103895, Москва, Кузнецкий мост, 21/5

Председателю Совета Министров СССР

15.11.88г.

№

I-77/I016

тов. Рыжкову Н.И.

на № _____

от _____

Уважаемый Николай Иванович!

Предприятия и организации Министерства автомобильной промышленности работают в условиях самофинансирования второй год, а Волжский автозавод уже четвертый год и подтверждают, что новый хозяйственный механизм позволяет добиваться лучших экономических результатов.

Вместе с тем, этот хозяйственный механизм требует дальнейшего совершенствования, в том числе во взаимоотношениях между предприятиями и вышестоящими органами управления.

Министерство автомобильной промышленности считает, что административные методы управления должны уступить хозрасчетным отношениям, в том числе через совершенствование кредитного механизма.

Этому способствовало бы создание отраслевого кредитного центра, задачей которого должно являться гибкое перераспределение временно свободных средств для решения отраслевых задач на возвратной основе с уплатой процентов за пользование заемными средствами.

Формирование ссудного фонда такого центра должно производиться за счет взносов отдельных предприятий, резервных фондов министерства, взносов кредитных учреждений и выпуска акций для конкретных предприятий.

В случае, если указанный центр сможет оформлять и расчетные операции, то это позволит ускорить оборачиваемость оборотных средств и прежде всего за счет ускорения оформления операций по внутриотраслевой кооперации.

Министерство автомобильной промышленности просит разрешить, в порядке эксперимента, создать отраслевой кредитный центр (акционерный банк "Автопромбанк").

Министр

Н. А. Пугин

ПП-3944

Совет Министров СССР

05.03.1988 г. №07216/844 на №ПП-3944

О создании акционерного «Автопромбанка»

ПП-3944 от 25.02.88 г.

В соответствии с поручением Госбанк СССР с участием Промстройбанка СССР рассмотрел предложение Министерства автомобильной промышленности СССР (тов. Пугина) о создании отраслевого кредитного центра для привлечения и гибкого перераспределения временно свободных средств предприятий и организаций отрасли с целью решения общих задач, стоящих перед министерством.

Предлагается создать в порядке эксперимента отраслевой кредитный центр (акционерный «Автопромбанк»). Ресурсы этого банка намечается формировать за счет временно свободных средств отдельных предприятий, централизованных фондов министерства, средств, получаемых от выпуска акций, а также путем привлечения на платной основе ресурсов банков СССР. Формирование ресурсов «Автопромбанка» будет строиться на сугубо добровольных началах привлечения средств его акционеров и других предприятий. Такой подход не противоречит требованиям Закона СССР о государственном предприятии (объединении).

Предложение Минавтопрома СССР о проведении такого эксперимента заслуживает внимания. В настоящее время в отрасли имеется более 200 производственных объединений и предприятий. Имеющиеся в их распоряжении свободные средства хранятся на счетах в учреждениях Промстройбанка СССР и используются в качестве кредитных ресурсов на общегосударственные цели, включая кредитование предприятий Минавтопрома СССР. Минавтопром СССР считает, что через «Автопромбанк» целесообразно осуществлять операции, связанное с кредитным обслуживанием инвестиционной деятельности отрасли (новое строительство, реконструкция, техническое перевооружение, расширение действующих предприятий), а также оказанием финансовой помощи отдельным предприятиям. С этим можно было бы согласиться.

Перспективным является предложение о выпуске акций банком и предприятиями для привлечения средств со стороны. Имеется в виду, что эти акции могут распространяться не только между предприятиями отрасли, но и между предприятиями других отраслей хозяйства, заинтересованными непосредственно в развитии автомобильной промышленности. В условиях проводимых мер, вытекающих из радикальной хозяйственной реформы, выпуск акций может иметь особое значение с точки зрения создания повышенного экономического интереса трудовых коллективов к улучшению конечных результатов хозяйственно-финансовой деятельности предприятий и преодоления элементов отчужденности работников от существующей формы собственности. Повысится в этих условиях социальная активность производственных коллективов в деле сокращения и устранения

различных непроизводительных расходов и потерь, хищений, усилится взаимный контроль рационального использования основных и оборотных производственных фондов. Выпуск акций в широких масштабах может привести к некоторому сокращению поступлений средств населения в учреждения Сберегательного банка СССР, но это не уменьшит общую сумму кредитных ресурсов в народном хозяйстве.

Вопрос о создании отраслевых банков ставят к другим министерства. По-видимому, в порядке эксперимента такие банки допустимо иметь в 3–5 отраслях. Однако, шире этот эксперимент пока не следовало бы применять до изучения практических результатов накопленного опыта.

Учитывая, что создание в СССР акционерного банка, в отрасли хозяйства является делом принципиально новым, Госбанк СССР считал бы возможным поручить группе специалистов разработать детальное положение об «Автопромбанке». Во главе этой работы целесообразно поставить Госбанк СССР с участием Промстройбанка СССР, Внешэкономбанка СССР, Госплана СССР, Минфина СССР и Минавтопрома СССР.

Также предложения могли бы быть подготовлены в течение 3 месяцев и представлена Комиссии по совершенствованию управления, планирования к хозяйственного механизма. Прошу согласия.

Н. В. Гаретовский

МИНАВТОПРОМУ



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЛАНОВЫЙ КОМИТЕТ СССР

(Госплан СССР)

4 ноября 1988 г.

№ 1185-П

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

Об уставе "Автобанка"Поручение Совета Министров СССР
от 2 апреля 1988 г. № ПП-6536

Комиссия по совершенствованию управления, планирования и хозяйственного механизма одобрила разработанный Госбанком СССР с участием Минфина СССР, специализированных банков СССР, Минавтопрома СССР и Госплана СССР проект устава "Автобанка" и, в соответствии с поручением, представляет его в Совет Министров СССР.

Проектом предусматривается, что банк развития автомобильной промышленности (Автобанк) будет учрежден как акционерный коммерческий банк. Учредителями и акционерами банка выступят Минавтопром СССР и его предприятия и организации, предприятия и организации других отраслей, Минфин СССР, банки СССР, Госстрах СССР, а также кооперативы.

Автобанк не входит в систему Минавтопрома СССР, действует на условиях полного хозяйственного расчета и самофинансирования.

Утверждение устава Автобанка отнесено к компетенции общего собрания акционеров.

Приложение: Устав Автобанка.

Заместитель Председателя
Комиссии
Заместитель Председателя
Госплана СССР

Ситарян
С.А. Ситарян

ПП 24660

МИНАВТОПРОМ СССР

25.11.88
11.88

х) 1-207-2914 т.г. Теркеев

Протокол № 1
общего собрания акционеров
Банка развития автомобильной промышленности СССР (Автобанка)
28 ноября 1988 г.

От оргкомитета присутствовали:

т. Новиков В. В., Захаров В. С., Абызов Э.М., Туз Е. И.

Повестка дня:

1. Обсуждение устава Автобанка и размер паевых взносов.
2. Обсуждение структуры управления Автобанка, включая его филиалы, численность и оплаты труда.
3. Выборы Совета учредителей Автобанка.

1. Выступали т. Новиков В. В., Абызов Э. П., Зотов М. С., Бужинский А. И., Ясинский А. И., Семенов Ю., Рыбин, Шампоров С. Н., Титов В. С., Калужский.

На 28 ноября 1988 года поступило заявлений о вступлении в Автобанк от 97 предприятий автомобильной промышленности, Минфина СССР, Госбанка СССР, Госстраха СССР. Минавтопрома СССР.

В период проведения собрания поступили заявления о вступлении в Автобанк от Промстройбанка СССР (т. Зотов), от Международной ассоциации детективных и политических романов (т. Семенов), от Росагростройкомплекта (т. Калужский). Общее собрание единогласно приняло в состав акционеров, указанные организации.

Общее собрание единогласно постановило:

— утвердить предложенный проект Устава Автобанка и поручило Совету учредителей утвердить Правление Автобанка, его структуру, штат, Фонд оплаты труда и смету на содержание Автобанка;
— поручить Совету учредителей Автобанка проводить все необходимые работы по организации Автобанка и регистрации Устава Автобанка.

2. Собрание акционеров единогласно избрало и утвердило Совет учредителей Автобанка в следующем составе: т. Ясинский А. И. (АвтоВАЗ), Привалов А. И. (Харьковский велозавод), Тащов В. К. (ГПЗ-11), Кантор В. И. (Москвич), Дигина Л. В. (Куйбышевский завод АТЭ), Новиков В. В. (Минавтопром), Захаров В. С. (Госбанк СССР), Халанский В. П. (Промстройбанк СССР), Шахов В. В. (Госстрах СССР).

Председатель оргкомитета Автобанка
В. В. Новиков

Протокол № 1
Заседания Совета учредителей Автобанка
29 ноября 1988 г.

Присутствовали:

члены совета: Дигина Л. В., Захаров В. С., Кантор В. И., Новиков В. В., Привалов А. И., Тащов В. К., Шахов В. В., Халанский В. П., Ясинский А. И.

от организационной группы: Абызов Э. Л.

Слушали:

1. Выборы председателя Совета Автобанка
2. Утверждение Правления, численности и Фонда заработной платы Автобанка.

1. О председателе Совета Автобанка (Абызов, Кантор, Халанский)

Утвердить председателя Совета Автобанка т. Новикова В. В.

2. О составе Правления Автобанка, его численности и Фонда заработной платы, (Новиков, Халанский, Ясинский, Дорофеев) В течение декабря 1988 г. подготовить предложения по указанному вопросу и в первой декаде января утвердить на очередном заседании Совета Автобанка.

Председатель Совета Учредителей Автобанка
Новиков В. В.