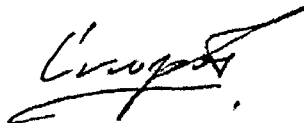


На правах рукописи



СКОРЯТИН ОЛЕГ ВИКТОРОВИЧ

**СОВЕТСКО-ИТАЛЬЯНСКОЕ
КУЛЬТУРНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
В ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА
ВОЛЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА (1966–1974 гг.)**

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 24.00.01 – ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ КУЛЬТУРЫ

АВТОРЕФЕРАТ

**ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
КАНДИДАТА ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК**



003461218

Казань 2009

Диссертация выполнена на кафедре «Философия и культурология» Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Поволжский государственный университет сервиса».

- Научный руководитель:** доктор исторических наук, доцент
Овсянников Валерий Петрович
- Официальные оппоненты:** доктор исторических наук, профессор
Румянцев Евгений Дмитриевич
- кандидат исторических наук, доцент
Ямашев Владимир Михайлович
- Ведущая организация:** Тольяттинский государственный университет

Защита состоится «24» февраля 2009 г. в 15 часов на заседании диссертационного совета Д 210.005.02 по защите докторских и кандидатских диссертаций при Федеральном государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Казанский государственный университет культуры и искусств» по адресу: 420059, г. Казань, Оренбургский тракт, 3, ауд. 302.

С диссертацией можно ознакомиться в читальном зале библиотеки Казанского государственного университета культуры и искусств.

Электронная версия автореферата размещена «23» января 2009 г. на официальном сайте Казанского университета культуры и искусств. Режим доступа: [http:// www.kasguki.ru](http://www.kasguki.ru)

Автореферат разослан «23» января 2009 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат философских наук, доцент



Р. К. Бажанова

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. В современных условиях важно выявить и сберечь национальный хозяйственный опыт, который может стать одним из прорывных ресурсов промышленного роста. Большую часть своей истории отечественная культура развивалась в тесном сотрудничестве с западноевропейским опытом.

Советская культура формировалась на лучших образцах мировой и российской культуры. Несмотря на существенную роль традиций, она была весьма динамична и подвержена изменениям. Процессы заимствования и внедрения культурных образцов Западной Европы в советские культурные системы не являлись прецедентом, хотя широко не афишировались.

Так, с 1966-го по 1974 г. на Волге (г. Тольятти) и в Италии (г. Турин) было налажено тесное сотрудничество двух стран в области автомобилестроения, которое быстро вышло за эти рамки и охватило другие направления, что в целом может быть охарактеризовано как взаимодействие советской и итальянской культур. Безусловно, такое взаимодействие стало возможным вследствие готовности советской культуры воспринять самые передовые достижения западноевропейцев. Однако должного объяснения этих процессов советская наука не выработала.

Сегодня, когда закладываются основы нового гуманитарного и социального знания, традиционные подходы к объяснению механизмов взаимодействия культур нуждаются в пересмотре. Теперь понятно, что это взаимодействие осуществляется не только через борьбу, противоречия, насилие, а в большей степени благодаря стремлению высокоорганизованных обществ (культур) к консенсусу и согласию.

В период строительства ВАЗа эти прогрессивные тенденции нашли успешное применение: тысячи советских специалистов в процессе стажировки на заводах «Фиата» освоили западную хозяйственную культуру. Многие из них привезли из Турина не только навыки и умения, а нечто большее – западные ценности отношения к труду, которые, по существу, были мировым стандартом, что способствовало успешному пуску автозавода.

Одну из главных ролей в такого рода процессах играют механизмы культуры, которые из множества самостоятельных и по-разному развивающихся культур позволяют формировать новые образцы культуры. Ярким подтверждением социальной значимости этой идеи является то, что результатом культурного контакта ВАЗа и «Фиата» стал новый духовный феномен – хозяйственная культура Волжского автомобильного завода. Разработка этого положения особенно важна в эпоху глобализации, когда продолжаются попытки вестернизации (американизации), унификации культур.

Результаты советско-итальянского сотрудничества в целом общеизвестны. Это стало возможным только благодаря культурному сотрудничеству СССР и стран Запада в хозяйственной сфере: СССР удалось совершить прорыв и сформировать гражданское производство мирового уровня. Анализ этих аспектов позволяет формулировать гипотезы социокультурного развития России в современном мире и выработать инновационные стратегии ее экономического развития в XXI в.

В связи с этим актуальность данного исследования, во-первых, объясняется тем, что этот период советско-итальянского культурного взаимодействия теоретически еще не исследован. Имеющиеся работы носят разрозненный и в основном обзорный характер, нуждающийся в теоретическом и социально-культурном осмыслении. Во-вторых, состояние современной экономики настоятельно требует изучения и использования опыта других народов как «культурного ресурса» развития производства.

Вышеприведенные аргументы и определили выбор темы диссертационного исследования – «Советско-итальянское культурное взаимодействие в период строительства Волжского автомобильного завода (1966–1974 гг.)», необходимость разработки которой диктуется комплексом обстоятельств как теоретического, так и практически-познавательного характера.

Степень научной разработанности проблемы. Литература по теме разнообразна по жанрам и отличается рядом особенностей. Кроме собственно работ по культурологии и истории культуры, она включает в себя труды по истории, социальной философии, социологии, этносоциологии. На наш взгляд, правомерно будет разделить литературу, касающуюся истории и теории культуры, освещающую проблемы менталитета, взаимодействия культур, и литературу о Волжском автомобильном заводе.

Большая часть нашего диссертационного исследования посвящена анализу взаимодействия культур, проблемам хозяйственной культуры России и Западной Европы. Существует обширная литература по заявленным направлениям. Интересные идеи почерпнуты автором из трудов Н. Данилевского, О. Шпенглера, П. Сорокина, В. Зомбарта. Их мысли актуальны и сегодня. К основным работам для изучения хозяйственной культуры Западной Европы можно отнести труды М. Вебера.

В современной отечественной и зарубежной научной литературе также широко обсуждаются различные проблемы хозяйственной культуры. Этому посвящены исследования Н. Н. Зарубиной¹, Т. Б. Коваль², О. Л. Ле-

¹ Зарубина Н. Н. Социально-культурные основы хозяйства и предпринимательства. – М. : ИЧП Изд-во Магистр, 1998.

² Коваль Т. Этика труда православия // Общественные науки и современность. – 1994. – № 6.

оновой¹, Т. И. Заславской и Р. В. Рывкиной², А. Риха³, О. И. Шкаратана и В. В. Карачаровского⁴ и др.

Несмотря на то что культура России в последние годы стала предметом пристального изучения учеными мира, остается много неясных моментов. Тема взаимодействия русской культуры с другими культурными феноменами исследована пока лишь фрагментарно⁵. Вне анализа остается значительное количество событий, связанных с развитием культурного феномена в России XX в., в том числе влияние западной культуры на становление и развитие советской хозяйственной культуры.

Литература, посвященная Волжскому автомобильному заводу, начала появляться уже в ходе его строительства⁶. В немногочисленном ряду работ о строительстве Волжского автозавода заметное место занимает статья А. Шевелева, И. Цофнаса⁷.

С начала 70-х гг. XX в. стали выходить работы ведущих специалистов ВАЗа, освещающие экономические и технологические аспекты производственной деятельности. Появились и диссертационные исследования, посвященные этим вопросам. На заводе был создан филиал НИИН Минавтопрома, систематически издававший выпуски обзорной информации по обобщению опыта автозавода в области хозяйственной культуры⁸. Осо-

¹ Леонова О. Феномен хозяйственной культуры // Российский экономический журнал. – 1993. – № 9.

² Заславская Т. И. Социология экономической жизни : очерки, теории / Т. И. Заславская, Р. В. Рывкина. – Новосибирск : Наука, 1991.

³ Рих А. Хозяйственная этика. – М.: Посев, 1996.

⁴ Шкаратан О. И. Русская трудовая и управленческая культура. Опыт исследования в контексте перспектив экономического развития / О. И. Шкаратан, В. В. Карачаровский // Мир России. – 2002. – № 1.

⁵ Россия и Италия. Вып. IV. Встреча культур. – М. : Наука, 2000; Россия и Италия. Из истории русско-итальянских культурных и общественных отношений. – М. : Наука, 1968; Взаимодействие культур СССР и США XVIII – XX вв. – М. : Наука, 1987.

⁶ Анисимов В. На стройке Волжского автомобильного / В. Анисимов, В. Марьян // Партийная жизнь. – 1970. – № 7. – С. 51–57; Анисимов В. П. На Волжском автогиганте. – М. : Сов. Россия, 1971; Богатко С. И дали имя «Жигули» / С. Богатко, Е. Манько. – Куйбышев : Кн. изд-во, 1971; Воробьев А. Д. Волжский автомобильный строится. – Куйбышев : Кн. изд-во, 1970; Орлов В. Партийные организации и социалистическое соревнование масс // Коммунист. – 1971. – № 8. – С. 37–48; Романюк В. Я. Счастье первой тропы. – Куйбышев : Кн. изд-во, 1973; Сырцов Е. О нем спорили города. – Куйбышев : Кн. изд-во, 1968.

⁷ Шевелев А. Строительство ВАЗа – лаборатория передовых методов труда / А. Шевелев, И. Цофнас // Экономика строительства. – 1971. – № 10.

⁸ Гурский О. Ф. Организация обслуживания инструментом в механосборочном производстве. Экономика автомобилестроения. – Тольятти : Филиал НИИН автопрома, 1977; Епончинцев Ю. К. Состояние, эффективность применения, направление совершенствования бригадных форм организации и стимулирования труда рабочих в автомобилестроении. – Тольятти : Филиал НИИН автопрома, 1985; Жданов Р. Х. Производственно-технические решения в сборочно-кузовном производстве ВАЗа по расширению выпуска автомобилей / Жданов Р. Х. и др. – Тольятти : Филиал НИИН автопрома, 1976; Зотов Ю. В. Анализ производственной

бенности хозяйственного развития ВАЗа стали объектом исследования заместителя директора ВАЗа по экономике П. М. Кацуры¹.

Однако следует признать, что проблема советско-итальянского взаимодействия в период строительства Волжского автозавода освещалась недостаточно, а выходящие в этот период работы носили публицистический характер. С конца 60-х по 90-е годы по заявленной проблеме не было опубликовано ни одной научной работы. Публикации, посвященные ВАЗу, носили партийно-пропагандистский характер или освещали узкоспециальные темы.

За последнее десятилетие изучение проблем советско-итальянского культурного взаимодействия и хозяйственной культуры ВАЗа продвинулось вперед. Особый интерес представляет книга А. Степанова «Осенний дебют: Материалы к начальной истории АВТОВАЗа»², в которой впервые подробно и документально показано культурное взаимодействие советских и иностранных специалистов в период строительства и пуска автозавода.

Поистине крупным событием стал выход монографий под редакцией академика Л. И. Абалкина³ и профессора Р. Г. Пихоя⁴. Данные работы являются первыми в отечественной историографии монографическими исследованиями производственно-хозяйственной и социально-культурной истории Волжского автомобильного завода и роли западноевропейского фактора в становлении вазовского стиля хозяйствования.

Таким образом, к началу XXI века предпринимаются первые попытки историко-культурного исследования проблем, связанных с советско-итальянским культурным взаимодействием в период строительства ВАЗа.

В заключение историографического обзора необходимо констатировать, что в отечественной научной литературе по заявленной проблеме отсутствуют работы, в которых бы содержался системный анализ советско-итальянского культурного взаимодействия в период строительства Волжского автомобильного завода.

структуры ВАЗа. Экономика автомобилестроения. Выпуск I. – Тольятти: Филиал НИИН автопрома, 1975; Красный Ю. Г. Эффективность системы технического контроля в условиях ВАЗа / Ю. Г. Красный, С. А. Барцева. – Тольятти : Филиал НИИН автопрома, 1976; Организация автомобильного производства. Экспресс-информация. Выпуск I. – Тольятти : Филиал НИИН автопрома, 1983 и др.

¹ Кацура П. Система управления массовым производством в условиях крупного промышленного комплекса : дисс. в форме научного доклада ... д.э.н. – М., 1982; Кацура П. М. Бригадная организация труда (опыт ВАЗа). – М. : Экономика, 1984 и др.

² Степанов А. Осенний дебют: Материалы к начальной истории АВТОВАЗа. Выпуск I издательской серии «Неизвестный АВТОВАЗ». – Тольятти : АВТОВАЗ, 2005.

³ АВТОВАЗ на рубеже эпох : монография / под ред. Л. И. Абалкина. – М. : Институт экономики РАН, 2006.

⁴ АВТОВАЗ между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода. 1966–2005 гг. / под ред. Р. Г. Пихоя. – М. : Изд-во РАГС, 2006.

Объектом исследования является культурное сотрудничество СССР и стран Запада в особой социализированной (хозяйственной) сфере.

Предметом исследования выступает специфика советско-итальянского технико-культурного взаимодействия в период строительства Волжского автомобильного завода в 1966–1974 гг.

Целью диссертационного исследования является анализ сложных и противоречивых процессов, связанных со становлением и развитием хозяйственной культуры Волжского автомобильного завода.

Для достижения указанной цели автором поставлены следующие задачи:

- выявить роль западноевропейских стран в формировании промышленной базы СССР;
- Изучить хозяйственную культуру автомобильного концерна «Фиат» (Италия, Турин) и ее роль в формировании передового производства ВАЗа (1966–1974 гг.);
- исследовать духовно-нравственные предпосылки и деятельность коллектива ВАЗа по формированию ценностей новой культуры труда;
- доказать целесообразность взаимодействия хозяйственных культур и культурных контактов СССР и Италии (Западной Европы) в период строительства ВАЗа;
- определить влияние Волжского автозавода на развитие хозяйственной культуры автомобильной промышленности и смежных сфер индустрии.

Изучение проблемы позволило сформулировать **гипотезу исследования**: современные высокоорганизованные культуры в эпоху глобализации имеют все возможности по достижению консенсуса и согласия в духовном измерении без унификации культурно-дифференцированного мира. Одну из главных ролей здесь играют механизмы взаимодействия культур. Взаимодействие различных типов культур в особой социализированной (хозяйственной) сфере, по нашему мнению, способно преодолевать духовно-нравственные, социополитические противоречия и генерировать новые культурные формы, значительно превосходящие исходные паттерны. Культурная динамика (культурогенез) привела на Волжском автомобильном заводе к возникновению и существованию уникального духовного феномена – вазовского стиля хозяйственной культуры, материальной оболочкой которого стал первый полностью отечественный (российский, советский) автомобиль – «Нива».

Хронологические рамки исследования – 1966–1974 гг. обусловлены темой исследования и позволяют проанализировать заявленную проблему: зарождение и развитие хозяйственной культуры Волжского автозавода.

Территориальные рамки. Работа охватывает места размещения автомобильной промышленности (ВАЗа) в СССР и концерна «Фиат» (г. Ту-

рин) и сопряженные с ними пространства, что позволяет провести их сравнительный анализ в течение изучаемого периода.

Источниковая база исследования. Системный подход к изучению проблемы взаимодействия культур России и Италии и их особенностей во многом определил характер источниковой базы и инструментарий исследования. В ходе исследования были рассмотрены документы, отражающие процессы зарождения, формирования и развития хозяйственной культуры в автопромышленности России.

Кроме того, часть документов, составивших источниковую базу работы, были извлечены из 14 архивных фондов, сосредоточенных главным образом в Управлении по делам архивов мэрии г. Тольятти (ТГА) и в Самарском областном государственном архиве социально-политической истории (СОГАСПИ).

Наиболее важные документы по интересующей нас проблеме хранятся в ТГА, где сконцентрирован основной комплекс источников, отразивших историю становления и развития хозяйственной культуры ВАЗа. В Ф.Р.-352 сохранились документы, рассматривающие широкий спектр вопросов, связанных со строительством автозавода, кадровой политикой, этническим составом коллектива, культурными контактами с зарубежными специалистами, многочисленными социально-экономическими аспектами развития завода. Эти документы вносят ясность практически во все стороны жизни трудового коллектива автогиганта. Из Ф.Р.-18 были извлечены данные о передовом опыте строителей автозавода. В Ф.Р.-14, 353, 366, 300, 372, 94 имеются материалы о промышленном и кадровом потенциале г. Тольятти; о сотрудничестве ВАЗа с вузами города в сфере подготовки кадров и совместных научных исследований и др.

Данные, содержащиеся в фондах ТГА, существенно дополняют материалы, отложившиеся в СОГАСПИ, где содержится информация о деятельности Куйбышевского обкома (Ф. 656), Тольяттинского горкома КП РСФСР (Ф. 7221), парткома ВАЗа (Ф. 1632), комсомольской организации завода, города и области (Ф. 2163; Ф. 6844; Ф. 1683) в вопросах строительства, комплектования и обучения кадров, повышения качества выпускаемой продукции.

В своем исследовании автор использует значительное количество источников, которые являются библиографической редкостью. Уникальные сведения о зарубежных командировках рабочих и инженеров Волжского автозавода удалось обнаружить в библиотеке Учебного центра ОАО «АВТОВАЗ»¹. Важные материалы о становлении и развитии материальной и

¹ Библиотека Учебного центра ОАО «АВТОВАЗ». См.: Отчет начальника участка КВЦ Барсукова А. А. за период обучения на заводе «Груляско» фирмы «Фиат»; Отчет по командировке на «Фиат» мастера цеха 45/1 СКП ВАЗа Ахметзянова З. Ш.; Отчет о производствен-

духовной культуры вазовцев извлечены из фондов музея ОАО «АВТОВАЗ»¹.

Опубликованные историко-культурные источники по ВАЗу представлены достаточно широко. Важными источниками, где можно почерпнуть информацию по избранной теме, является Технический отчет о строительстве Волжского автомобильного завода в двух томах² и сборник «ВАЗ: история в документах (1966–1983 гг.)»³. Источниками справочного характера являются книги А. Степанова⁴. Это хроникально-документальное собрание сведений о большинстве аспектов хозяйственной, экономической и социально-культурной деятельности АВТОВАЗа с 1966 г. и до настоящего времени. Советско-итальянские экономические и политические отношения, в том числе касающиеся сотрудничества между СССР и «Фиатом», нашли отражение в сборнике документов, подготовленном Министерством иностранных дел СССР и Италии⁵.

Значимую роль в освещении вазовской истории играет книга «Колеса России. Последнее дело Валетты»⁶. В книге представлены ранее неизвестные материалы итальянских газет и журналов, а также печатных изданий США и стран Европы, которые рассказывают о подписании контракта между «Фиатом» и правительством СССР.

ной стажировке на «Фиате» слесаря-ремонтника СКП ВАЗа Черезданова И.; Отчет о прохождении стажировки на «Фиате» слесаря-ремонтника Управления производства оборудования ВАЗа Тюрина В.; Отчет специалиста по нормированию Разинкина В. Д. о прохождении обучения на «Фиате»; Отчет о командировке на «Фиат» технолога СКП ВАЗа Боровковой Г. П.; Отчет о командировке на заводы «Фиата» слесаря-ремонтника МСП ВАЗа Махина В. Ф.; Отчет по командировке руководителя конструкторской группы двигателей ВАЗа на «Фиат» Карпова М. А.; Отчет о стажировке на «Фиате» наладчика кузнечного цеха № 14 ВАЗа Буланкина Н. Р.; Отчет о поездке в Италию на заводы «Фиата» заместителя главного технолога ВАЗа Никифорова А. В. и др.

¹ Музей ОАО «АВТОВАЗ». Всп. инв. № 1201. Отчёт за I полугодие 1969 г. Туринская группа ВАЗа.

² Строительство Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР: Технический отчет : в 2 т. Т. 1. Новые методы строительного и технологического проектирования / под ред. П. С. Непорожного, А. М. Тарасова, Ф. Б. Якубовского, Н. П. Багузова. – М. : Энергия, 1976; Т. 2. Организация строительства и производство строительных и монтажных работ / под ред. П. С. Непорожного, А. М. Тарасова, Ф. Б. Якубовского, Н. П. Багузова. – М. : Энергия, 1975.

³ ВАЗ: история в документах : сб. документов за 1966–1983 гг. – Куйбышев : Кн. изд-во, 1985.

⁴ АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории 1966–2006 гг. Т. 1. 1966–1975 гг.; Т. 2. 1976–1988 гг.; Т. 3. 1989–2006 гг. / авт.-сост. А. Е. Степанов. – Тольятти : АВТОВАЗ, 2006.

⁵ СССР – Италия: Страницы истории, 1917–1984 : документы и материалы / Министерство иностр. дел СССР, Министерство иностр. дел Италии. – М. : Политиздат, 1985.

⁶ Колеса России. Последнее дело Валетты. Рождение проекта ФИАТ – СССР глазами зарубежной прессы (по материалам Исторического архива АО «Фиат»). – Тольятти : АВТОВАЗ, 2007.

Автор наряду с официальными документами для исследования привлекал источники личного происхождения: воспоминания Полякова В. Н., Житкова А. В., Исакова В. И., Каданникова В. В., Николаева А. В., Башинджагяна Е. А., Семизорова Н. Ф., Клейменова С. В., итальянских специалистов, работавших в Тольятти, и др.¹

В качестве вспомогательного источника при изучении проблемы использовалась периодическая печать второй половины XX в.

Все вышеуказанные документы и материалы содержат большое количество объективной информации, позволяющей решать поставленные задачи, связанные с изучением становления и развития хозяйственной культуры ВАЗа и ее взаимодействия с западноевропейской культурой, и главным образом автомобильной корпорацией «Фиат».

Методологические основы исследования. Для решения поставленных исследовательских задач потребовалось сочетание нескольких методологических подходов: культурологического, исторического, компаративного и системного. В культурологическом подходе хозяйственная культура и материальное производство изучаются прежде всего с точки зрения расширения возможностей реализации способностей человека как субъекта культуры. Автор рассматривает результаты деятельности вазовцев как воплощение, материализацию их производственной и духовной деятельности, стремится дать культурологический портрет работников ВАЗа и «Фиата».

Исторический подход позволяет исследовать изучаемые явления в широкой исторической перспективе, выявлять закономерности их развития и место в исторической действительности. Затрагивая сущностные проблемы культуры России и Западной Европы, основной акцент автор делает на выявление многообразия связей и отношений, т. е. использует сравнительно-исторический метод.

Особое значение для исследования взаимодействия советской и итальянской хозяйственной культур имеют компаративный и системный подходы. Их применение обусловлено тем, что эту проблему нельзя рассматривать обособленно, без взаимодействия со всем комплексом проблем, стоящих перед советским обществом во второй половине XX в.

¹ ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. – Куйбышев : Дизайн-студия «Класс», 1991; ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. Кн. 1. – Изд. исп. и доп. / ред.-сост. А. Шаврин. – Тольятти : АВТОВАЗ, 1991–1996; ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. Кн. 2 / ред.-сост. А. Шаврин. – Тольятти : АВТОВАЗ, 1996; ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. Кн. 3 / ред.-сост. А. Шаврин. – Тольятти : АВТОВАЗ, 1998; ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. Кн. 4 / ред.-сост. А. Шаврин; 30-летию выпуска тольяттинских автомобилей посвящается. 1970–2000. – Тольятти : АВТОВАЗ, 1999; ВАЗ: Страницы истории. Воспоминания и факты. Кн. 5. – Тольятти : АВТОВАЗ, 2005.

Наряду с этими методами в диссертационном исследовании используются специальные методы, характерные для культурологии, политологии, философских и исторических наук: логический, ретроспективный, проблемно-хронологический, синхронный и др.

Научная новизна исследования предопределена подходом к ее осещению. Это первое комплексное, логически завершенное исследование культурного взаимодействия СССР (ВАЗ) и Италии («Фиат») в период строительства Волжского автозавода и его хозяйственной культуры, осуществленное с учетом последних достижений современной культурологической науки.

Теоретические положения и выводы, содержащиеся в диссертации и характеризующие хозяйственную культуру концерна «Фиат» и ВАЗа в процессе советско-итальянского взаимодействия, позволяют не только расширить и углубить существующие положения о формах и способах функционирования хозяйственной культуры, но и по-новому взглянуть на общие закономерности развития русской культуры во второй половине XX в.

Впервые введен в научный оборот комплекс ранее не использовавшихся архивных документов, которые позволили существенно дополнить историю становления и развития хозяйственной культуры ВАЗа, преодолеть сложившиеся на протяжении многих десятилетий стереотипы в осещении вопросов культурных контактов с зарубежными специалистами.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Историко-культурологический анализ культурно-технического сотрудничества со странами Западной Европы до середины 60-х гг. XX в. свидетельствует об их значительной роли в формировании промышленной базы СССР. При этом межкультурные контакты позволили советским специалистам и рабочим приобщиться к опыту передовых предприятий зарубежных стран.

2. Выявлено влияние хозяйственной культуры корпорации «Фиат» на формирование гражданского автомобильного производства мирового уровня в СССР. Культурное взаимодействие позволило создать ситуацию, при которой на площадке ВАЗа был сконцентрирован уникальный производственный опыт, охватывающий почти весь спектр современной индустрии.

3. Автор аргументирует успехи Волжского автозавода главным образом человеческим фактором. Становление хозяйственной культуры ВАЗа определялось советско-итальянским взаимодействием, а ее уровень был максимально приближен к организации производства фирмы «Фиат». «Вазовский стиль» работы сочетал достижения как советской (российской), так и западной хозяйственных культур и рыночные подходы в экономике. Это обусловило высокую ценностно-мотивационную значимость хозяйственной деятельности по улучшению качества продукции, поддержанию установленного порядка и достижению высокой производительности труда.

4. Доказана целесообразность взаимодействия хозяйственных культур и культурных контактов СССР и Италии (Западной Европы), результатом которого стало строительство Волжского автомобильного завода в г. Тольятти. Его успешному пуску в немалой степени способствовало культурное сближение иностранных и советских специалистов.

5. Обоснован вклад Волжского автозавода в развитие промышленности СССР: завод дал толчок развитию многих отраслей промышленности, созданию новых материалов и технологий, а специалисты ВАЗа участвовали в наладке производства предприятий различных отраслей страны. Завод длительное время являлся школой передового опыта.

Теоретическая и практическая значимость диссертации состоит в анализе и обобщении истории хозяйственной культуры Волжского автозавода (1966–1974 гг.), в оценке взаимодействия хозяйственных культур Западной Европы и ВАЗа, а также их влияния на развитие автомобильной отрасли и смежных сфер индустрии СССР.

В практическом плане важной качественной характеристикой исследования является та его особенность, что результаты исследования могут быть непосредственно использованы при разработке концепций «модернизации Волжского автозавода», авторские выводы и рекомендации могут помочь в решении специфической проблемы «хозяйственной культуры российских автозаводов».

Диссертационное исследование может стать дополнительным источником при создании обобщающих трудов по указанной проблеме, в подготовке объективного курса истории ВАЗа, а также использовано в специальных циклах лекций по проблемам хозяйственной культуры.

Апробация результатов исследования и внедрение результатов в практику проводились по ряду направлений, включающих публикацию результатов исследования в печати, в том числе в издании, рекомендованном ВАК; освещались на II Всероссийской научной конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность» (Тольятти, АВТОВАЗ, 2005), на региональной научно-практической конференции «Потенциал развития непроизводственной сферы в крупных промышленных городах Поволжского региона: взгляд молодых профессионалов» (Тольятти, ТГАС, 2005), международной научно-практической конференции «Наука – промышленности и сервису» (Тольятти, ТГУС, 2007) а также в процессе преподавательской работы на лекциях и практических занятиях.

Структура диссертации обусловлена целью и основными задачами исследования. Она показывает, на каких главных проблемах автор сконцентрировал свое внимание. Рассматриваемые вопросы отражены во введении, двух главах и заключении. Диссертация имеет перечень архивных источников и литературы.

Основное содержание работы

Во введении обоснованы актуальность, новизна и значимость выбранной темы, определены цель, конкретные задачи, объект, предмет, хронологические и территориальные рамки исследования, методологические основы диссертации, дана характеристика историографии и источниковой базы исследования.

В главе I «Западноевропейский фактор в развитии промышленной базы в СССР» автор проводит историко-культурологический анализ культурно-технического сотрудничества со странами Западной Европы до середины 60-х гг. XX в. и исследует влияние хозяйственной культуры корпорации «Фиат» на формирование гражданского автомобильного производства мирового уровня в СССР (1966–1974 гг.).

В первом параграфе «Технико-культурное сотрудничество СССР и стран Запада до середины 1960-х гг.» обобщается и анализируется материал о сотрудничестве с зарубежными странами в деле создания советской автомобильной промышленности. При этом отмечается, что строительство собственного автомобилестроения стало одной из задач индустриализации и требовало обновления всей промышленной базы, освоения новейших производственно-технологических достижений. Сделать это самостоятельно было сложно. Первые попытки самостоятельного проектирования (проект Магнитогорского металлургического комбината, строительство моторного завода в Уфе, Челябинского тракторного завода, Свирской ГЭС и др.) не увенчались успехом, поэтому советское руководство выбрало путь кооперации с иностранцами.

Были заключены договоры о технической помощи с сотнями фирм из США и Западной Европы, которые выполняли технологические и строительные проекты, передавали свои производственные секреты, патенты и лицензии СССР, присылали специалистов для надзора за строительством и монтажа оборудования, принимали на своих заводах советских стажеров и практикантов¹. Заграничные командировки по размещению заказов и освоению автомобильного производства на заводах Европы и Америки имели огромное значение для роста производственно-технологической культуры советских рабочих и инженеров.

Привлечение технической помощи расценивалось советскими организациями и специалистами как разумная и единственно возможная государственная политика. По опубликованным отечественным данным, с 1923-го по 1933 г. только по линии Наркомата тяжелой промышленности было заключено 170 договоров о технической помощи. На зарубежную производственную практику только в 1929/30 гг. по 30 ноября 1933 г. на-

¹ Касьяненко В. И. Страна Советов и США: опыт и урок сотрудничества в 20-х – начале 30-х годов. – М.: Знание, 1989. – С. 51.

правлено 2572 человека, в том числе в страны Европы – 1652 и в США – 920 человек, а иностранных инженеров, техников и рабочих насчитывалось в начале 1932 г. – 6058 человек (в начале 1933 г. – 6550)¹. Договора о техническом содействии помогли советской промышленности в сравнительно короткий срок освоить и внедрить на своих предприятиях новейшие производственные методы и технологии.

С помощью иностранной техники и специалистов в короткие сроки были построены и приняты в эксплуатацию гиганты советской индустрии: Сталинградский и Харьковский тракторные заводы, Магнитогорский металлургический комбинат, Нижегородский автозавод, Днепрогэс и др. В годы индустриализации большое количество советских инженеров и рабочих познакомились с западной хозяйственной культурой, носителями которой были иностранные специалисты, работающие в СССР. Благодаря этому у советских рабочих, по мнению автора, вырабатывалась стойкая привычка к порядку и качеству. Совместная работа оставила неизгладимый след в жизни советских специалистов. В работе этот тезис обосновывается рядом отзывов советских стажеров, свидетельствующих, что иностранная технико-технологическая помощь и учеба на рабочих местах стала для них важной производственной и жизненной школой.

Собранный и исследованный автором материал подтверждает идею, высказанную во введении, что успешному усвоению элементов западной хозяйственной культуры способствовали открытость русской культуры и стремление к усвоению культур других народов. Это превратило иностранную техническую помощь в одну из наиболее эффективных форм сотрудничества между странами Запада и Советским Союзом. Накопленный в годы индустриализации опыт сотрудничества между западными странами и СССР был использован при строительстве ВАЗа благодаря активному участию советских специалистов, прошедших западную стажировку в 20–30-е гг.

В конце параграфа автор делает вывод о значительной роли стран Запада в формировании промышленной базы СССР. Кроме того, межкультурные контакты с ними позволили советским специалистам и рабочим приобщиться к опыту передовых предприятий зарубежных стран.

Во втором параграфе «Роль западных технологий в формировании хозяйственной культуры ВАЗа» описано и исследовано культурное взаимодействие, позволившее создать на площадке ВАЗа ситуацию, при которой был сконцентрирован уникальный производственный опыт, охватывающий почти весь спектр современной индустрии.

¹ Индустриализация Советского Союза. Новые документы, новые факты, новые подходы / под ред. С. С. Хромова. Ч. II. – М.: Институт российской истории, 1999. – С. 252–364.

Основной концепцией строительства ВАЗа с его самого начала «была ориентация не на позавчерашний, не вчерашний, а на сегодняшний и даже завтрашний день автомобильной промышленности»¹. Поэтому при проектировании автозавода учитывался положительный опыт как итальянской фирмы «Фиат», так и, по существу, всей мировой автомобильной промышленности. ВАЗ был спроектирован примерно так же, как строились новые автозаводы европейских фирм 60-70-х гг. XX в., в том числе завод «Фиат» в Италии, «Рено» во Франции, заводы «Фольксваген» в ФРГ и др.² Первый вазовский автомобиль создавался на базе конструкции (Фиат-124), впитавшей в себя в то время наиболее совершенные решения мировой материальной культуры.

При строительстве Волжского автомобильного завода была поставлена небывалая в мире задача – поставить на производство автомобиль и одновременно освоить производство тысяч наименований комплектующих и материалов. Работа в этом направлении развернулась по всему СССР. Подтверждением этому может служить то, что для обеспечения ВАЗа всем необходимым советское правительство вложило в разные связанные с ним отрасли в 10 раз больше средств, чем в него самого. Создавались сотни сопутствующих ВАЗу производств и предприятий в различных отраслях советской промышленности³.

Благодаря вазовскому проекту практически все отрасли промышленности страны оказались обязанными подняться и реально поднялись на качественно новую степень развития хозяйственной культуры.

С окончанием контракта с «Фиатом» на основании опыта межкультурного сотрудничества Волжский автозавод продолжал тесно и плодотворно сотрудничать с многими западными фирмами («Вальтер», ФРГ; «Дженерал электрик пластик», США; «Сперри Виккерс», Финляндия; «Атлас Копко», Швеция; «Аида», Япония; «Порше», Германия, и др.). По существу, это было признание западными фирмами достижений советского автомобилестроения и свидетельствовало о культурном партнерстве в этой области.

Фактический материал позволяет автору сделать вывод: проект «ВАЗ – «Фиат» вывел на новый уровень культурно-экономические связи Советского Союза с индустриально развитыми странами Европы и США. Западный опыт был успешно адаптирован к советским экономическим условиям на ВАЗе, который на несколько десятилетий опередил большинство предприятий страны.

¹ В. Н. Поляков глазами современников. – Тольятти : АВТОВАЗ, 2003. – С. 13.

² ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. – Куйбышев : Дизайн-студия «Класс», 1991. – С. 20–21.

³ См.: Волин П. Г. Волжское притяжение. – М. : Политиздат, 1979. – С. 109.

В главе II «Хозяйственная культура Волжского автозавода» показывается процесс становления хозяйственной культуры автозавода в результате взаимодействия русской (советской) и западноевропейской культур.

В первом параграфе «Культурное своеобразие коллектива как основа производства ВАЗа» автор обосновывает успехи Волжского автозавода главным образом человеческим фактором. Собранные факты говорят, что вазовский стиль производства сочетал достижения как советской (российской), так и западной хозяйственных культур и рыночные подходы в экономике, а уровень хозяйственной культуры ВАЗа был максимально приближен к организации производства фирмы «Фиат».

Основой вазовского стиля, по мнению соискателя, стал культурный потенциал коллектива завода. Рабочие и служащие завода в основном были молодого и среднего возраста с высшим и средним образованием. Это были люди с высоким чувством долга, ответственные, инициативные, готовые взять на себя выполнение трудных, рискованных задач и, главное, способные быстро освоить новые технологии и организацию производства. Самостоятельность в решении сложных задач стала важнейшей чертой вазовского руководителя, а организация управления крупным производственным коллективом – образцом для директорского корпуса всей страны.

Одним из важных факторов, определившим успешное освоение западной хозяйственной культуры и достижение высоких технико-экономических показателей, была бригадная форма организации труда. Бригадная организация труда имеет глубокие исторические корни. Русская культура труда всегда демонстрировала стремление вести хозяйственную деятельность в составе группы (крестьянская община, артель). На ВАЗе впервые в отечественной практике в условиях производственного объединения крупного масштаба удалось применить коллективные формы организации труда. Показательно, что уровень развития взаимоотношений в бригаде оказывал большое влияние на удовлетворенность работой и стабильность коллектива. Поэтому традиционные формы организации трудовой деятельности коллективом ВАЗа воспринимались положительно, что улучшало производственные показатели.

Автор показывает, что в основе советской хозяйственной культуры лежала особая биоритмика, этика и дисциплина труда, основанная на взаимопомощи, способности к мобилизации, готовности идти на жертвы во имя общих целей. Строители Волжского автозавода нередко проявляли массовый героизм, не считаясь со временем и погодными условиями. Это было свойственно советской культуре, которая впитала вековой опыт народов, проживающих в России. Все это вместе взятое и стало тем культурным ресурсом, который позволил решать задачи невероятной сложности в период строительства ВАЗа.

Несмотря на то что сооружение Волжского автозавода отставало от графика, установленного генеральным соглашением, эти сроки были рекордными не только по советским, но и по мировым нормам возведения столь крупных объектов. По этому поводу генеральный директор ВАЗа В. Н. Поляков, встречаясь с журналистами из Бельгии, привел оценку сроков и качества строительства, данную Г. Фордом-младшим во время посещения Тольятти 15 апреля 1970 года: «...объем работ настолько велик, что трудно сказать – победа это или опоздание. Строительство завода в комплексе с городом не имеет прецедентов»¹.

Безусловно, главная роль в строительстве ВАЗа принадлежала советской стороне. Эти идеи, высказанные в параграфе, подтверждаются мнением западных специалистов. Как подчеркивал один из менеджеров «Фиата» В. Буффа в беседе с техническим директором ВАЗа Е. А. Башинджагяном: «Мы оплодотворили эту идею, этот завод, а построили-то, вырастили его вы»².

В целом выдающийся опыт строительства, быстрого налаживания производства имел большое значение как для развития отечественного автомобилестроения и смежных отраслей индустрии, так и для развития производственных сил Поволжья. Этот опыт был использован в дальнейшем при осуществлении крупномасштабных проектов не только в рамках данной отрасли, но и в масштабе всей советской индустрии³. Так, приходит автор к выводу, советско-итальянское взаимодействие хозяйственных культур обусловило высокую ценностно-мотивационную значимость хозяйственной деятельности по улучшению качества продукции, поддержанию установленного порядка и достигнуто высокой производительности труда.

Во втором параграфе «Взаимодействие хозяйственных культур и культурные контакты СССР и Италии (Западной Европы) в период строительства ВАЗа» доказывается целесообразность взаимодействия хозяйственных культур и культурных контактов СССР и Италии (Западной Европы).

Выполнить амбициозные планы по строительству автозавода в кратчайшие сроки и с мировым качеством было возможно, только детально изучив и освоив хозяйственную культуру западных стран. Поэтому обучение в г. Турине (Италия) прошли несколько тысяч советских специалистов, что дало им возможность эффективно решать различные производственные задачи.

¹ АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории. 1966–2006 гг. Т. I. – Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. – С. 18.

² В. Н. Поляков глазами современников. – 2-е доп. изд. – Тольятти : АВТОВАЗ, 2004. – С. 177.

³ Пивовар Е. И. Советский рабочий и НТР : по материалам автомобильной промышленности СССР, 1966–1975. – М. : Мысль, 1983. – С. 41–42.

Итальянская сторона придавала особое значение вопросу подготовки кадров для ВАЗа. Специалисты «Фиата» считали, что для успешного запуска и стабильной работы Волжского автозавода обязаны подготовить персонал в соответствии с повышенными технологическими требованиями того времени и имеющимся на заводе современным оборудованием. Хозяйственная культура будущего производства автомобилей в СССР, по их мнению, должна была быть направлена на достижение высокого качества и высокой производительности.

Полученные вазовскими специалистами знания на «Фиате» не ограничивались только рамками согласованных и утвержденных программ. Многие дополнительно наши специалисты получали от прямого непосредственного общения с рабочими, мастерами, служащими фирмы. По свидетельству обучающихся, между советскими и итальянскими рабочими и инженерами установилась атмосфера доброжелательности и взаимопонимания, благодаря чему процесс обучения вазовцев проходил плодотворно.

Западная хозяйственная культура, увиденная в Италии, требовала совершенно иных подходов и решений, особенно в организации производства. Более того, нужно было проникнуться хозяйственной идеологией «Фиата», цели которой итальянцы четко обозначили для ВАЗа: создание таких морально-этических отношений, когда рабочий не мог бы плохо работать и нарушать установленный порядок, а воспринимал бы завод как «личное дело». Поэтому подготовка кадров по-фиатовски имела первостепенное значение в организации современного автомобильного производства в СССР.

Как вспоминал впоследствии руководитель фиатовской группы в Тольятти К. Манджарино: «только в течение двух лет, в 1968–69 гг., более тысячи советских специалистов побывали в Италии (а ведь это были крупные затраты), получив, можно сказать, открытые свободные пропуска на заводы «Фиата» – мы стремились, чтобы они быстрее прониклись технической идеологией»¹.

Особо следует подчеркнуть влияние западных специалистов, работавших в городе Тольятти (были периоды, когда на ВАЗе работали одновременно до тысячи иностранных специалистов, представителей практически всей Европы), на формирование хозяйственной культуры ВАЗа. Многолетняя работа шеф-монтажников на ВАЗе способствовала заимствованию коллективом ВАЗа элементов западной хозяйственной культуры. Именно рабочие и инженерно-технические работники, прошедшие школу совместной работы с западными специалистами, составили основное кадровое ядро трудового коллектива ВАЗа.

¹ ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. – Куйбышев, 1991. – С. 262.

Большинство специалистов «Фиата» самоотверженно работали в Тольятти, понимая, что создают на берегу Волги грандиозный памятник дружбы. Совместный труд превратил специалистов ВАЗа и «Фиата» в одну команду, которая сделала большое, важное дело. Благодаря этому проекту многие отрасли промышленности СССР поднялись на качественно новую ступень развития.

Культурно-техническое сотрудничество между «Фиатом» и ВАЗом улучшило отношения Восточной Европы и СССР с Западом, оздоровило экономический климат в Европе и способствовало развитию общеевропейских культурных связей

Вывод автора вытекает из большого фактического материала и подтверждает целесообразность и необходимость советско-итальянских культурных контактов, которые значительно сблизили иностранных и советских специалистов, что в немалой степени способствовало успешному пуску Волжского автозавода.

В третьем параграфе «Человеческий капитал и интеллектуальный потенциал – как основные культурные ресурсы ВАЗа» обосновывается вклад Волжского автозавода в развитие промышленности СССР, показываются его достижения в контексте использования их в качестве важного культурного ресурса для предприятий различных отраслей страны.

Одним из конкурентных преимуществ ВАЗа являлась ранняя профессиональная ориентация в области обучения персонала и дальнейшая целевая подготовка специалистов под конкретное рабочее место. В этом случае ключевое значение имел образовательный уровень работников, т. к. от него во многом зависело освоение новых, передовых ценностей хозяйственной культуры. На заводе были созданы все условия для учебы в вечерних школах, техникумах и вузах. Каждый рабочий и ИТР полностью представлял, что он может иметь при добросовестном труде, какие его ждут изменения в заработной плате и статусе, если он будет повышать свою квалификацию и образовательный уровень. Инвестиции в образование и повышение квалификации работников автозавода в значительной мере способствовали повышению эффективности производства и качества всей работы, что в целом поднимало хозяйственную культуру на более высокий уровень.

С первых дней ВАЗ превратился в центр инженерной мысли. В итоге научный, технический и творческий потенциал ВАЗа позволил создать уникальную конструкцию полноприводного автомобиля («Нива»), ставшего прорывом и большим достижением советской автопромышленности. Он был полностью создан советскими разработчиками без каких-либо заимствований: от концепции до конкретных технических решений. Свидетельством его уникальности и высокотехнологичности стало то, что на

протяжении многих лет он с успехом продавался на всех континентах, включая передовые западные страны.

Благодаря высокому профессионализму, знанию хозяйственной культуры ведущих промышленных фирм Запада специалисты ВАЗа участвовали в налаживании производства на многих предприятиях различных отраслей страны. Особенно плодотворно шло сотрудничество с Камским автозаводом. Помимо подготовки персонала для КамАЗа вазовские специалисты участвовали в монтаже и наладке оборудования для этого предприятия, что в немалой степени способствовало успешному вводу в эксплуатацию завода и становлению хозяйственной культуры КамАЗа.

Основным итогом любого производственного цикла является качество выпускаемой продукции, и следовательно, по этому параметру можно измерить уровень развития хозяйственной культуры предприятия.

Буквально с первых месяцев выпуска «Жигулей» они стали поставляться за рубеж (Венгрия, Болгария, Финляндия, Бельгия, Франция, Югославия, Швеция, ФРГ, Англия и др.). Западный потребитель благосклонно отнесся к новым советским автомобилям. Везде подчеркивалось хорошее качество, неприхотливость в обслуживании и эксплуатации. Причем на Волжском автозаводе не было разделения продукции, поставляемой на экспорт и внутренний рынок, требования ко всем автомобилям были одинаково высоки. Никогда в истории нашей страны не создавалось такое предприятие, которое могло сравниться по объемам и сложности с западноевропейским производством.

ВАЗ, имея 0,1% численности занятых в материальном производстве СССР, обеспечивал более 50% экспорта гражданского машиностроения страны в развитые капиталистические страны. Это, по нашему мнению, в исследуемый период было главным показателем кроме всего прочего культуры трудового коллектива и хозяйственной культуры в целом.

С самого начала производственной деятельности руководство Волжского автозавода сделало ставку на развитие человеческого ресурса, повышая инициативность, заинтересованность и ответственность работников автозавода. Это позволило поднять общий уровень качества производства автомобилей до уровня мировых стандартов. В вопросах управления качеством ВАЗ служил образцом для других предприятий отрасли. 90% продукции выпускалось с государственным Знаком качества.

Именно внутренние резервы вазовской хозяйственной культуры обеспечили многолетнюю стабильную работу завода на проектном уровне при динамичном торговом обороте с западными странами. Причем на Волжском автозаводе были восприняты не только особенности западного производства автомобилей, но и рыночные подходы в экономике (повременно-премиальная с нормированным заданием оплата труда – «качество труда при строго заданном количестве» и др.). А качество продукции стало

фирменным стилем Волжского автозавода и затронуло все стороны жизни коллектива завода и взаимоотношения с предприятиями-смежниками.

В заключении подведены общие итоги работы, сформулированы выводы. Историко-культурологический анализ собранных фактов позволяет говорить о том, что хозяйственная культура ВАЗа – вазовский стиль была максимально приближена к возможностям организации производства фирмы «Фиат». Вместе с тем при строительстве автозавода во всей полноте были использованы культурные достижения народов, населяющих Россию (СССР), и советский опыт сотрудничества с иностранными государствами. Благодаря этому тольяттинские специалисты быстро освоились на международном рынке автомобилестроения и могли действительно выбрать лучшие в мире технологии и оборудование, а надежным партнером для них стал «Фиат».

Опыт ВАЗа является культурным ресурсом современного предприятия, а строительство автомобильного завода в г. Тольятти – одним из самых успешных примеров межкультурного сотрудничества во всей советской истории.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК

1. *Скорятин, О. В.* Хозяйственная культура Волжского автомобильного завода: опыт взаимодействия советской и западноевропейской моделей / О. В. Скорятин // Вестник Самарского государственного университета. Гуманитарная серия. – Самара : Самарский ун-т, 2007. – № 1. – С. 241–249.

Публикации в других изданиях

2. *Скорятин, О. В.* Влияние западноевропейских технологий и специалистов на формирование хозяйственной культуры ВАЗа (1967–1973 гг.) / О. В. Скорятин // Потенциал развития непроемственной сферы в крупных промышленных городах Поволжского региона: взгляд молодых профессионалов : сб. тезисов II региональной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых специалистов. Ч. II. / Тольяттинская гос. академия сервиса. – Тольятти : ТГАС, 2005. – С. 121–125.

3. *Скорятин, О. В.* Комплектование и подготовка кадрового состава Волжского автомобильного завода в период 1966–1973 гг. / О. В. Скорятин // История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность : материалы II Всероссийской научной конференции (26-27 октября 2005 г.). – Тольятти : АВТОВАЗ, 2005. – С. 144–148.

4. *Скорятин, О. В.* Советско-итальянское партнерство в строительстве и пуске Волжского автомобильного завода (1966–1973 гг.) / О. В. Скорятин // Проблемы гуманизации вузовского образования : межвуз. сб. на-

учных трудов / Тольяттинская гос. академия сервиса. – Тольятти : ТГАС, 2005. – С. 148–156.

5. *Скорятин, О. В.* Православие и русская хозяйственная культура / О. В. Скорятин // Вестник ТГУС. Сер. «Гуманитарные знания» : межвуз. сб. науч. тр. / Тольяттинский гос. ун-т сервиса. – Вып. I. – Тольятти : ТГУС, 2006. – С. 84–93.

6. *Скорятин, О. В.* Община и менталитет русского народа / О. В. Скорятин // Наука – промышленности и сервису : первая международная научно-практическая конференция. Ч. II / Тольяттинский гос. ун-т сервиса. – Тольятти : ТГУС, 2007. – С. 344–351.

7. *Скорятин, О. В.* Роль природно-географического фактора в российской хозяйственной культуре / О. В. Скорятин // Вестник ТГУС. Сер. «Гуманитарные знания» : межвуз. сб. науч. тр. / Тольяттинский гос. ун-т сервиса. – Вып. II. – Тольятти : ТГУС, 2007. – С. 185–191.

8. *Скорятин, О. В.* Трудовой коллектив как основной культурный ресурс Волжского автомобильного завода / О. В. Скорятин // Состояние и перспективы развития инновационной деятельности в области сервиса : сб. статей первой международной научно-практической конференции. Ч. III / Тольяттинский гос. ун-т сервиса. – Тольятти : ТГУС, 2007. – С. 213–217.

9. *Скорятин, О. В.* Хозяйственная культура Волжского автозавода как удачный результат взаимодействия русской и итальянской культур / О. В. Скорятин, В. П. Овсянников // Научный альманах «Актуальные проблемы гуманитарных наук» : сб. научных статей. – Вып. III. – Самара : Изд-во СНЦ РАН, 2008. – С. 80–92.

10. *Скорятин, О. В.* Русско-итальянское культурное взаимодействие в период строительства Волжского автомобильного завода / О. В. Скорятин // Наука – промышленности и сервису : сб. статей второй научно-практической конференции. Ч. II / Тольяттинский гос. ун-т сервиса. – Тольятти : ТГУС, 2008. – С. 146–148.

Подписано в печать с электронного оригинал-макета 19.01.2009.

Бумага офсетная. Печать трафаретная.

Усл. печ. л. 1,0. Тираж 100 экз. Заказ 103/02.

Отпечатано в Издательско-полиграфическом центре
Поволжского государственного университета сервиса.
445677, г. Тольятти, ул. Гагарина, 4.