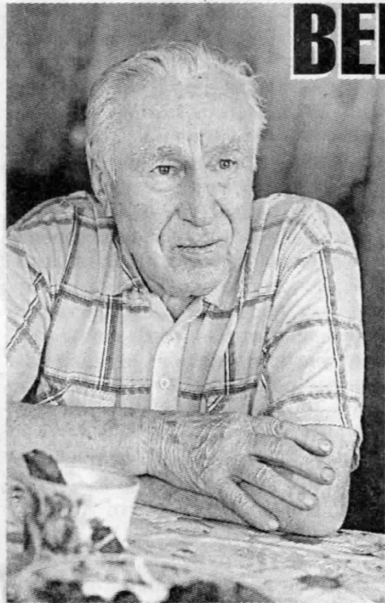


ВЕРА В ЛЮДЕЙ ОКРЫЛЯЕТ ИХ



«И в людях, и в себе уверен скользкий босс Г.Ф. Скобелин!» – в этой давней дружеской эпиграмме отражена уникальность руководящего стиля Георгия СКОБЕЛИНА, в разные годы возглавлявшего КВЦ, СКП и ПрП. На командные посты подразделений Скобелин назначался в самые кризисные моменты их работы, когда провальная ситуация ставила под угрозу остановки весь завод. И с завидным постоянством блестяще исправлял положение дел, возвращая производства к стабильному выполнению программы и качественному выпуску продукции. На вопросы «как это получается?» ответ у него всегда был один – надо верить в себя и в работающих рядом людей!

22 декабря Георгий Федорович отметит свое 85-летие. Вот уже 17 лет он на заслуженном отдыхе, но имя его на АВТОВАЗе по-прежнему известно более чем хорошо. Оно воплощает в себе образ настоящего руководителя из блистательной команды первопроходцев ВАЗа, сформированной **Виктором Николаевичем Поляковым**. Сам же юбиляр на пороге знаковой даты, как и прежде, бодр духом и телом. Встречая журналистов около своего дома в Ягодном, отставил в сторону лопату – только что очистил от обильно выпавшего снега все подъездные пути и приусадебные дорожки. Вместе с супругой Татьяной Абрамовной усадил гостей к столу и с удовольствием окунулся в воспоминания о былых годах работы все так же любимого им завода...

Читайте на стр. 4

Начало на стр. 1

ВЕРА В ЛЮДЕЙ ОКРЫЛЯЕТ ИХ

– Конечно, я всегда в курсе того, чем живет АВТОВАЗ, – говорит Георгий Федорович. – Долгое время после выхода на пенсию у меня был пропуск, и я приезжал на завод, ходил по производствам, общался с людьми. В последние годы на АВТОВАЗе бываю по приглашению руководства в связи с какими-либо торжествами. Постоянно встречаемся с бывшими соратниками на праздниках в клубе ветеранов-руководителей ВАЗа «Патриот». Такие встречи у нас проходят в день рождения В.Н.Полякова, 9 Мая и 7 ноября. На них нынешние руководители АВТОВАЗа и профсоюзные лидеры подробно рассказывают о происходящих в жизни завода переменах, планах развития... Считаю, что АВТОВАЗ на правильном пути. Пора ему вернуть передовые позиции и выпускать современную продукцию, что невозможно без трансформации прежних методов работы. Радует, что государство наконец-то поддерживает автозавод. Сам я проработал на нем почти 30 лет и хорошо понимаю, насколько важна такая помощь.

Вообще хочу сказать, что мне в жизни очень повезло. И на АВТОВАЗе, и до моего приезда в Тольятти всегда работал с замечательными людьми. Обо всех вспоминаю только добрым словом.

...Общий трудовой стаж Георгия Федоровича насчитывает более полувека. Первая запись в трудовой книжке датируется 1943 годом. Пятнадцатилетним подростком он взвалил на себя груз ответственности за большую семью (мать, три сестры, двое младших братьев), так как отец воевал на фронтах Великой Отечественной. Паренек из красноярской деревни Малая Нахвалка начал работать в судоремонтных мастерских Енисейского пароходства, отложив учебу в школе до лучших времен. Поначалу вручную изготавливал электроды для сварочных работ, нарезал болты. Потом и в ремонте теплоходов доверили участвовать. Дорос до высококвалифицированного слесаря-ремонтника. Вот только едва не погиб на своем первом трудовом поприще. Во время чистки парового котла неожиданно полыхнул огонь. Как выскочил наружу и спасся – сам не знает, но кисть правой руки обгорела настолько, что едва до ампутации не дошло. Мать с трудом выходила...

В 49-м из этих мастерских Скобелина и призвали на армейскую службу – в погранвойска. Вернулся на «гражданку» с благодарностью командования. Во время суровой дальневосточной зимы рвануло котельную, и воинская часть осталась без тепла. Скобелин вызвался сделать ремонт. Использовал хитроумный способ, основывающийся на уже имевшемся опыте и собственной технической смекалке. Котел восстановили быстро, а рядового Скобелина наградили внеплановым отпуском для поездки домой.

Следующая запись в трудовой книжке – 1952 год, Красноярский Госзавод МПСС – так называемый «почтовый ящик», вывезенный в годы войны из Ленинградской области.

Как вспоминает Георгий Федорович, на этом предприятии царила необычайная культура производства – во многие цеха без специальной обуви даже войти нельзя было. Усвоивший эту науку Скобелин и во всей своей последующей работе исповедовал принцип – в производстве должны быть чистота и порядок во всем! А у директора того режимного предприятия научился доверять людям.

– Я считаю себя многим обязанным своему первому директору В.П.Кабанову, – говорит Г.Ф.Скобелин. – Он – мой Учитель. Настоял на возобновлении учебы, прерванной на 11 лет. В вечерней школе я сел за парту в шестой класс. После девяти классов «вечерки» Василий Павлович доверил мне – тогдашнему бригадиру ремонтников – работу инженера-нормировщика, что крепко помогло уже в вазовские годы. После двух курсов института (учился я на вечернем отделении) Кabanов назначил меня начальником большого ремонтного механического цеха...

Как и последовавшая гораздо позже работа на ВАЗе, тот давний период жизни Скобелина был чрезвычайно непросто. Ответственная работа в производстве, сопровождавшаяся активным рационализаторством (даже председателем ВОИР был на заводе), вечерняя учеба, ночные подработки для поддержания уже созданной собственной семьи... Выдерживать такие нагрузки помогали сибирское здоровье, необычайная целеустремленность и вера в собственные силы.

Когда во второй половине 60-х годов появилось решение руководства СССР о строительстве ВАЗа, Г.Ф.Скобелин уже был главным инженером на недавно созданном в Красноярске заводе электромонтажных изделий. Грандиозная стройка века поманила вполне состоявшегося профессионально и более-менее обустроенного в жизни специалиста. В 39 лет он решается на кардинальные перемены в жизни – перебирается с семьей в Тольятти. То был далекий 1968 год.

После встречи с управляющим МСП М.Н.Фаршатовым Скобелин по вызову приезжает на ВАЗ. Первоначально планировалось, что будет работать главным механиком в механосборке. Только, как выяснилось, должности этой штатным расписанием предусмотрено не было. И Скобелину предложили возглавить большой и перспективный ремонтно-механический цех № 38. С этой работы и началась наполненная огромным количеством важных для всего завода дел вазовская биография Скобелина.



Руководителей, к категории которых принадлежал Георгий Скобелин, сегодня принято именовать антикризисными менеджерами. Им не требуется доскональных знаний всех особенностей работы предприятия, чтобы вывести его из провала. «Скользкий босс» Г.Ф.Скобелин опередил реалии своего времени – он был для АВТОВАЗа настоящим антикризисным менеджером, не раз спасавшим ситуацию.

Как и все пионеры ВАЗа, он участвовал в строительстве заводских корпусов, жилых домов и культурных объектов Автозаводского района, принимал и курировал монтаж и запуск сотен единиц самого по тем временам передового оборудования...

Не оставалась в стороне от масштабных свершений тех лет и жена Георгия Федоровича, в полной мере разделявшая с ним ношу большой ответственности – только в иной сфере. Татьяна Абрамовна стала первой заведующей детской поликлиникой Автозаводского района, участвовала в создании всей его системы здравоохранения. Работы тоже было более чем достаточно. А факт своего замужества после переезда в Тольятти, как шуточно говорит сама, в полной мере осознала лишь с выходом Георгия Федоровича на пенсию, настолько он всегда был поглощен заводскими делами... Через полгода чета Скобелиных отметит 60 (!) лет совместной жизни. Татьяна Абрамовна и Георгий Федорович вырастили и воспитали двух дочерей, подаривших им трех внуков. Сейчас подрастают и две правнучки.

В механосборке Скобелин только успел освоиться, наладить контакт с коллективом, как по решению В.Н.Полякова был «переброшен» в корпус вспомогательных цехов руководить производством по изготовлению спецстанов. В 1970 году на заводе все острее стала проявляться проблема с обеспечением высокой стойкости режущим и высокой точности мерительным инструментом и оснасткой. Ни одно из предприятий Советского Союза не было способно их изготавливать, и уже вставал вопрос закупки по импорту, иначе невозможно было продолжать работу. А высококлассных инструментальщиков на ВАЗе, как и специалистов по всей стране собирал, и в буквальном смысле жил с ними на заводе, осваивая производство уникального инструмента и оснастки. Поставленная Поляковым задача была выполнена – механосборщиков и другие производства обеспечили всей необходимой номенклатурой в полном объеме. Производство наладило ритмичный выпуск этой продукции. Та победа положила начало целой череде других масштабных достижений Скобелина на ниве служения заводу. А спустя несколько лет он возглавил работу всего корпуса вспомогательных цехов.

Через четыре года уверенного руководства КВЦ Скобелин уже начал считать, что отсюда и уйдет на пенсию. Только жизнь рассудила иначе. К началу 80-х годов серьезно зашироковало крупнейшее заводское производство – сборочно-кузовное. Его прежний директор был вынужден по состоянию здоровья оставить свой пост, и кому-то надо было выводить СКП из провала – постоянного некомплекта автомобилей (простаивавших в ожидании нужных комплектующих под дождем и снегом вдоль всего главного корпуса), боя стекла, невообразимой текучки кадров на главном конвейере. И, памятуя предыдущий опыт, руководство ВАЗа убеждает Скобелина (несмотря на все его протесты) встать на командный мостик СКП.

Ставка на уникальные способности Георгия Федоровича «разруливать» самые, казалось бы, неразрешимые проблемы вновь оправдалась полностью. Он не стремился к кардинальным переменам, абсолютной перестройке действовавшей прежде организации работы.

Изучив ситуацию, принял ряд организационных мер, трансформировал систему оплаты труда, поднял престиж мастеров – и положение стало выравниваться. Скатившийся до критической отметки процент прямого схода автомобилей с конвейера резко вырос...

К 1985 году у СКП осталась лишь одна проблема – штамповки из прессового. Прессовщики трем высоким комиссиям доказали, что производство не способно обеспечивать сварку СКП качественными штампованными деталями в необходимом объеме. Сидя в кресле директора СКП, решить вопрос практической возможности не было. Вариантов при выборе кандидатуры на пост главы ПрП и у министра автомобильной промышленности СССР В.Н.Полякова, и у гендиректора завода В.И.Исакова просто не предусматривалось – только Скобелин! В ходе долгих переговоров сопротивлявшемуся такому решению Скобелину даже орден Героя Социалистического Труда пообещали, если справится с поставленной задачей... Справился. Опять блестяще. Только вот ордена из-за смены политической формации в стране и серьезной реорганизации в руководстве АВТОВАЗа не получил.

На протяжении двенадцати лет Г.Ф.Скобелин руководил работой ПрП. Отсюда и ушел на заслуженный отдых. Ушел, имея огромное количество наград за свой вклад в работу автогиганта, в том числе четыре ордена – Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета» и Дружбы народов. Одной же из наиболее дорогих для себя наград почитает скромную медаль «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны».

... Стилю работы Георгия Скобелина учились все, кому посчастливилось быть рядом. На торжестве по случаю одного из предыдущих юбилеев Георгия Федоровича ведущая предложила встать тем гостям, которые считают себя учениками Скобелина, – встал весь зал, от почти всех бывших до нынешних руководителей АВТОВАЗа! На такое признание заслуг, пожалуй, ни один из современных менеджеров рассчитывать не может...

Редакция газеты «Волжский автостроитель» присоединяется ко всем адресованным Георгию Федоровичу добрым словам поздравлений с юбилеем. Мы от души желаем ему здоровья на долгие годы, неиссякаемости свойственного ему оптимизма и благополучия всем родным и близким!



Сергей ПЕРЕВЕЗЕНЦЕВ, ветеран АВТОВАЗа:

– Говорят, что незаменимых людей нет, но Георгий Федорович для завода был именно из разряда действительно незаменимых. Руководство именно его с одной на другую амбразуру «перекидывало». И всюду он блестяще справлялся с труднейшими задачами!

Я часто задумывался, почему Георгий Федорович неизменно ставился на командные посты в совершенно разных производствах и почему у него всегда все получалось? В процессе совместной с ним работы в сборочно-кузовном ответ на свой вопрос получил. Георгий Федорович прежде всего силен знанием людей и умением работать с ними. При переходе из одного производства в другое он никогда не брал с собой проверенную по прежнему месту команду – он умел сплотить имеющиеся силы и направить их потенциал на достижение цели. Это его талант – природное чутье на людей и способность им доверять. Отсюда и успешное руководство любой новой командой.

Он всегда был на заводе непререкаемым авторитетом. И под его крылом выросло немало талантливых руководителей. За это ему отдельное огромное уважение...

Николай ЛЯЧЕНКОВ, ветеран АВТОВАЗа:

– Огромный авторитет Георгия Федоровича заслужен делами. Мы на него равнялись, брали пример. Лично я долгое время шел по стопам Скобелина, начиная еще с совместной работы под его началом в КВЦ.

Неизменный успех Скобелина как руководителя я объясняю не тем, что он очень хорошо разбирался в технологии каждого из доверяемых ему производств, и даже не тем, что он был какой-то особо выдающийся организатор. Он – величайший психолог, и это самое важное качество, обеспечивающее успешное решение самых разноплановых задач! Он прекрасно распознавал людей и умел выстраивать с ними гармоничные, бесконфликтные отношения. Я не припомню случая, когда у директора Скобелина возник бы конфликт либо с коллективом, либо с руководителем. У него со всеми были прекрасные взаимоотношения, с ним работало легко. Не случайно именно Скобелина директоры избирали своим патриархом – старостой. Это тоже один из знаков признания его огромных заслуг.

Николай ОСТУДИН, генеральный директор ООО «АВТОВАЗ ПРОО»:



– Для меня Георгий Федорович даже больше, чем Учитель. У нас с первых дней совместной работы в прессовом производстве сложились отношения как между сыном и отцом, настолько по-отчески он опекал каждого из своих подчиненных.

Отдавая дань таланту Георгия Федоровича, как Руководителя с большой буквы, хочу особо подчеркнуть его по-настоящему доброе, человеческое отношение к людям. Оно сохранялось в самых сложных производственных ситуациях, сопровождавшихся тяжелым начальственным давлением сверху. Какой шум иной раз поднимался на всех уровнях, если возникал риск остановки завода! Какой разгон устраивали некоторые высокопоставленные руководители тем же директорам производств! Но Скобелин эту нервность никогда не переносил на подчиненных. Возвращался с бурных совещаний к коллективу абсолютно спокойным. Выдерживал прессинг сверху, эмоциям негативного ходу не давал (хотя наверняка внутри все кипело). Он понимал, что «накрученные» начальственными окриками люди ничего толкового сделать не смогут. Всегда был уверен, что только в спокойной обстановке можно решить проблему. Был уверен в себе и передавал эту уверенность подчиненным, знал, как и чем им необходимо помочь. Мы, чувствуя такую поддержку своего руководителя, жили с ним «как у Христа за пазухой».

Елена ДЕМИНА, фото Юрия МИХАЙЛИНА