



**Имя Евгения Артёмовича БАШИНДЖАГЯНА для всех ветеранов-вазовцев наполнено особым значением. Он стоял у истоков Волжского автомобильного завода, был его первым техническим директором (главным инженером). И сегодня, несмотря на возраст, являясь заместителем директора НТЦ по развитию, он служит интересам АВТОВАЗа. Как оценивает Евгений Артемович Башинджагян пройденный коллективом путь, каким видит он его перспективы?**

## ЕСТЬ ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ, НО ЕЩЁ БОЛЬШЕ ВПЕРЕДИ

— Создание Волжского автомобильного стало событием, выдающимся достижением всего народа, всей нашей страны. С трудом верится, что миновало целых 40 лет с того памятного лета 1966 года, когда начиналось то, что известно сегодня во всем мире как Тольяттинский тольяттинский комплекс легковых автомобилей, созданных в содружестве с фирмой FIAT. Отмеченный не только масштабами своего производства, но и уровнем техники, технологии, организации во всех звеньях, на всех уровнях.

Все это создавалось, складывалось очень непросто. В первую очередь в отношениях с фирмой FIAT, даже в чисто языковом плане. Работа велась предельно напряженно. Нестыковки разрешались не без труда, но, как правило, позитивно. По основному автомобилю FIAT-124, принятому в качестве базовой модели (и это была действительно удачная машина, признанная лучшей машиной года), по настоянию советской стороны был кардинально улучшен двигатель (не буду в деталях останавливаться, об этом говорилось уже не раз), полностью изменена задняя подвеска, тормозная система, усилен кузов... Все это привело к тому, что в целом очень неплохая конструкция, но приспособленная прежде всего для европейского потребителя, к западным эксплуатационным условиям, оказалась вполне подходящей для дорожно-климатических требований нашей страны.

В результате этих изменений, по сути, все восточноевропейские таксопарки (в страны СЭВ экспортировалось до трети всего выпуска машин) оказались на протяжении многих лет укомплектованы нашими автомобилями ВАЗ-2101 — настолько они были надежны, экономичны и неприхотливы.

Вся работа по созданию Волжского автозавода проходила в очень напряженных условиях, в крайне сжатые сроки. Фактически за три с половиной года надо было создать проект, построить завод, заказать, смонтировать и отладить 16,5 тысячи единиц оборудования, обучить десятки тысяч людей, построить новый город и промышленно-коммунальную зону при нем. И все это должно было делаться параллельно.

Правда, надо признать, что успеху способствовала всемерная помощь FIATа и прежде всего три основополагающих принципа, которые мы с благодарностью переняли у него. Первое — параллельное проектирование и ведение всех работ по созданию завода с учетом универсальности строительных решений. Второе — резервирование (обязательное резервирование мощностей под развитие). И третье — несменяемость руководящих кадров на период строительства завода.

В результате в 1970 году ВАЗ выпустил первые автомобили, за два с небольшим года полностью освоил первую и вторую очереди и закончил монтаж третьей очереди завода, а к концу 1973 года с выпуском первого миллиона машин полностью окупил средства, которые государство вложило в него, и затем каждый год возвращал в казну сумму, равную всем затраченным средствам — и валютным, и нашим, советским.

Этот опыт не должен пройти даром, и он, безусловно, в моем представлении, будет учтен при создании новых мощностей сейчас. Главное, что завод сумел сохранить жизнестойкость в экономических передерягах 90-х годов, сумел сохранить свой потенциал, свою интеллектуальную мощь. Смог даже в таких сложнейших условиях освоить новую генерацию, да не одну, а две генерации переднеприводных автомобилей и сейчас ведет освоение третьей — "Калины".

Но при всем этом нам не надо самообольщаться — и я удовлетворен тем, что это понимает большинство вазовцев, с кем мне доводилось общаться. Сейчас коллектив стоит перед колоссальной задачей. Это, по сути, второе рождение нашего автомобильного завода. Нам надо организовать, обеспечить производство новых, современных моделей. И будем говорить откровенно: если "Калина" создана как долговечная машина со свойствами, которые позволят ей длительное время иметь спрос на рынке, то в отношении "Приоры" я этого бы не утверждал. Она может уже к 2010 — 2012 годам оказаться "не ко двору". То есть к этому времени, если еще сохранилось в нас чувство самосохранения, мы обязаны реализовать намеченную программу совершенствования завода. Программу чрезвычайно напряженную, но которая с необходимой помощью, поддержкой нашего государства должна получить свое реальное воплощение. Если мы, конечно же, не будем терять времени.

Наши конкуренты теснят нас, и они агрессивны. Будем говорить прямо: надо предпринимать серьезные усилия для того, чтобы удержаться даже на внутрироссийском рынке и, как минимум, закрепить за собой 50 % его, сохранив традиционный экспорт.

Однако чтобы обеспечить это, недостаточно будет одних инвестиционных вливаний, даже обновления оборудования и наших производственных мощностей. Первоочередное и параллельное с этим — суметь настроить коллектив на совершенно новое отношение к труду как таковому. Имея в виду, что главным должна становиться не только количественная, а обязательно качественная составляющая этого труда. И она должна стать едва ли не доминантой во всех наших усилиях. В этой связи нам надо, в моем представлении, очень серьезно продумать: какой будет наша политика в выдвижении новых лидеров, прежде всего средних и низших звеньев? Я имею в виду лидеров, которые должны появиться на каждой линии, на каждом участке, в каждом цехе, лидеров, которые сумеют организовать вокруг себя то новое, чего требует исключительное соблюдение технологии. Потому что в автомобильной технологии, в автомобильном производстве не может быть мелочей. И пренебрежение этим будет сказываться на имидже завода, автомобиля, в конечном случае — на реализации продукции и общих экономических условиях предприятия.

Я абсолютно убежден — мы увидим наш завод преуспевающим, как это было в 70-х годах прошлого столетия. Мы имеем все основания, предпосылки для этого.

Записал А. ШАВРИН