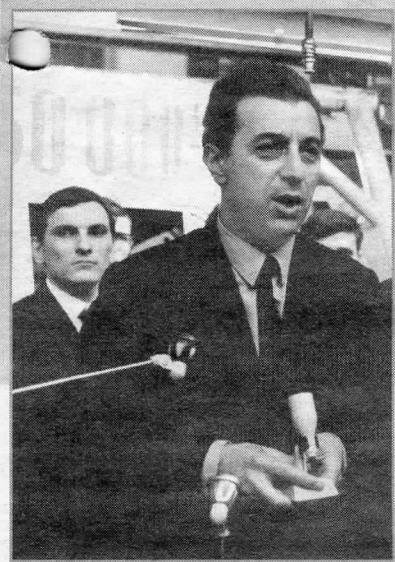


СУДЬБА ДЕРЖИТСЯ НА ТРЕХ КИТАХ



В тот день мне по-журналистски крупно повезло.
Евгений Артемович БАШИНДЖАГЯН, известный всем вазовским ветеранам технический директор АВТОВАЗа, согласился ответить на несколько моих вопросов.
Я и сама понимала, что выбрала не самый лучший момент для интервью — дел в его кабинете в "шоколадке" явно невпроворот, вдобавок был самый канун его 80-летнего юбилея, полно визитеров-поздравителей, так что каждая минута у моего собеседника была на счету.

Мне не хотелось его расспрашивать о делах. Предпочла с этим легендарным человеком хоть немного поговорить "за жизнь".

как "работа в Бюро Машиностроения Совмина СССР". Для себя он определяет это время как "самый малоконструктивный период работы за всю жизнь". Но уходом на пенсию в 87-м его трудовая биография не заканчивается:

"Приглашен Поляковым в аналитический центр АВТОВАЗа, затем в московскую дирекцию ОАО, где работают по настоящее время. Награжден двумя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, медалями" — вот такую автобиографию собственноручно для "ВА" написал Е.А.Башинджагян.

— Евгений Артемович, 80 лет — это тот возраст, когда наверняка найдены ответы на все вопросы, которые себе задает юноша: будь ли я счастлив, для чего живу, смогу ли схватить судьбу за бороду?

— Эти и подобные "жизненные вопросы" у меня всегда вызывают оторопь. Родился — живи! И никуда от этого не денешься. Жить требуется достойно, это надо принять и понять изначально как данность. Достойно — значит, порядочно, отдавать всего себя делу, которое ты выбрал сам как главное направление своей жизни.

Ну а карьерный рост... Знаете, он подчинен многим привходящим моментам. Вот в мой период была очень велика сменяемость руководителей. Вы думаете, что я в какие-то четырех-пять лет дослужился от рядового технologа до главного инженера, потому что гениален? Нет, конечно. Я справился с порученным делом, но еще и потому, что время от времени моих руководителей освобождали от работы — был такой период.

человек должен отдавать всего себя избранному пути. Самое плохое, когда человек начинает дергаться за какими-то особыми, выгодными условиями жизни.

— Ну, сейчас наше время это прям-таки культивирует. Ваши рассуждения молодежь просто не поймет...

— Увы! Деньги стали во всем главным. И выбор профессии сегодня многими определяется не по способностям, интересу, а зачастую суммой средств, которую можно получать. Мне наблюдать это горько.

— Евгений Артемович, не далее как несколько дней назад согласительная комиссия завода обсуждала проблему тарифов и окладов. Говорилось о том, что молодежь не задерживается на заводе из-за низких зарплат. Предложение профсоюза — давайте мы что-то сделаем для молодежи, чтобы ее социально заинтересовать. Администрация же считает, что "за возраст" платить не нужно. Пусть молодежь набирается опыта, становится более квалифицированной, тогда и заработок станет выше. Пусть, мол, себя ищут в пределах завода на других местах, более оплачиваемых...

— Я бы вот что сказал вазовской молодежи: надо проявлять волю. Волю я бы поставил на первое место. А второе — это, безусловно, истина, которую внушал своему окружению 26-й президент США Тедди Рузвельт: "Если вам везет — продолжайте, если не везет — тоже продолжайте". Это второе положение, которым надо руководствоваться нынешней молодежи, если она хочет знать мое мнение. И третья — человек не проиграл до тех пор, пока... сам себя не почувствовал проигравшим. Понимаете? Пока ты борешься — ты не проиграл.

Я вам изложил философию борьбы, а жизнь — это действительно борьба. Знаете, я ведь не идеализирую мои времена. Борьба за место в жизни и тогда была, но очень смягченной. Для получения среднего по тем меркам уровня благ не надо было прикладывать особых усилий. К

примеру, тогда очень сильно было распространено иждивенчество. Это выражалось в том, что стоило защитить диссертацию, стать кандидатом наук — тебе обеспечена рента, которая давала прибавку к зарплате, что отличало тебя от среднего работника...

— Я тоже помню те времена. Если ты попал в номенклатурную обойму — будешь вращаться в верхних "слоях атмосферы", и на-



до очень уж постараться, чтобы "оттуда" плюхнуться вниз или сгореть...

— Если на АВТОВАЗе говорят молодежи, мол, давай, старайся, повышай квалификацию, учись, а мы поддержим твоё стремление к профессиональному самосовершенствованию — тогда это правильно. Когда на заводе пытаются сохранить то, что в Италии называется патернализмом, а у нас социальными гарантиями, то есть заботой фирмой о рабочем и его семье, — это правильно. Но фирма вправе требовать от своих рабочих патриотического отношения к делу. Знаете, между прочим, одна из причин некоторых неприятностей нашего завода в том, что коллектив не был приучен работать бездефектно, кропотливо соблюдать технологическую дисциплину. Она зависит от многих факторов, но уж точно и от того, кто исполняет операцию. Работник должен не только профессионально, но, что очень важно, психологически быть готов выполнять операцию качественно. Без этого дела будет углоблено, а машина пострадает.

Подвиги в этом плане есть — больше внимания уделяется качеству, больший спрос с конкретного работника за технологическую дисциплину. Иначе мы бы не продавали более 700 тысяч автомобилей ежегодно.

— Сейчас у нас на заводе как о великом прорыве говорится о возможности рабочего на сборке "Калины" дернуть за веревочку, если что-то не так. Между тем...

— Я понял вас и упреждаю ваш вопрос. Если раньше и В.Н. Поляков, и я, и все остальные считали, что самым главным является безостановочная работа главного конвейера, если даже допускалось сделать "не так", а затем доделать вне конвейера, иначе за 22 секунды автомобиль не выпустить, — теперь задача иная. Качество — прежде всего!

...Вот так, хотелось поговорить с первым техническим директором ВАЗ, легендой автозавода, о жизни, а вернулись к качеству. Что ж, давайте о качестве.

— Евгений Артемович, среди работников бытует мнение, что качество в первую очередь зависит все-таки от руководителей. "Я — рабочий, ты — руководитель, создай условия, обеспечь хорошиими материалами, работоспособным оборудованием, надежным инструментом. И тогда уж спрашивай".

— Я знаю, что такие настроения живучи. Но таким людям я бы сказал, что прежде всего качество зависит от вас лично. Любые машины, приспособления, материалы не спасут, если вы не умеете работать. Или, что еще хуже, работаете спустя рукава. Во всех случаях я первым предъявляю претензию к исполнителю. Никакие контроли, никто и ничто не поправят ситуацию, если человек не выполняет операцию так, как по-

ложено. С него спрашивают? Так ведь он тоже имеет право спросить. Но заявлять, мол, я делаю плохо, потому что мне не дают того-то и того-то, неправомерно.

Равнодушие, в наше время это называли "кое-какашничество", от слова "кое-как", — это самая страшная болезнь.

— И все-таки, все-таки... Ведь ветераны до сих пор с нескрывающимся восторгом рассказывают, как вы приходили в производства в самые тяжелые моменты, ставили немыслимые задачи, давали невероятные сроки для их решения, скажем, к утру — и ведь решали, делали, не срывали... Может, потому, что самые рядовые исполнители тогда чувствовали себя значимыми, понимали, что от них зависит завод? Может, дело в том, что надо уважать "маленького человека", доверять ему, считаться с ним?

— "Маленьких людей" нет вообще! А вот такие люди, к которым можно подойти с любым заданием, которые его выполняют, не считаясь со временем, понимая, что это не блажь руководителя, — это опора любого коллектива. Я бы сказал, что на АВТОВАЗе, и завод этим отличается, есть огромное количество "бессознательных" патриотов. Это люди, которые не

смогут вам дать четкого объяснения, почему они поступают так, как надо. Надо, чтобы завод выстоял, чтобы цех справился с заданием, надо не подвести бригаду... И благодаря ЭТИМ людям удалось сформировать почти невозможное: без единой государственной копейки создали новый автозавод на 220 тысяч совершенно новых и, смею вас заверить, замечательных автомобилей "Калина".

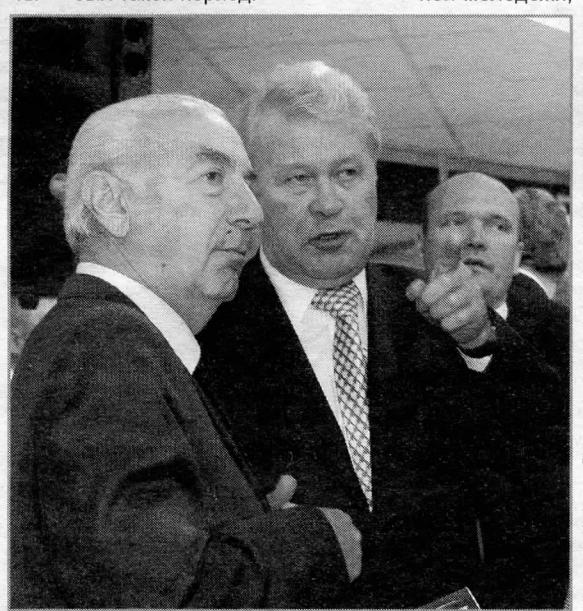
Десять лет назад все деньги, которые министерство давало на развитие, которые копились, на которые автозавод рассчитывал, — отсекли от предприятия. Тогда все машиностроение оказалось на боку, кроме одного завода — Волжского автомобильного. И руководство АВТОВАЗа в тот страшный, чрезвычайно опасный момент действовало по принципам, о которых я говорил раньше: нельзя сдаваться, останавливаться. Если везет — продолжайте, не везет — тоже продолжайте. Никогда не считайте себя побежденным, ибо тогда вы действительно побеждены. И воля, без которой нет победы!

...Вот, оказывается, на каких китах строится жизненная позиция Евгения Артемовича, его патриотизм, его удача и судьба — тот "секрет", которым попросила поделиться!

— А в заключение я хочу признаться уважаемому "ВА": мой самый главный юбилей придется на 2006 год, когда будет отмечаться 40-летие АВТОВАЗа.

— Отпразднуем?
— Конечно, отпразднуем!

Рина МАРКОВА



— А отчего была такая сменяемость руководящего состава, ведь не 37-й же год?

— По разным причинам. Из-за не выполнения плана, к примеру. Да и 37-м попахивало, когда в 49—51-м годах начались репрессии против евреев в связи с известной кампанией. На Ярославском автомобильном освободили от работы главного инженера... На карьерный рост многое влияет, но в любом слу-