

Житков Анатолий Анатольевич



1913–1997

Для Анатолия Анатольевича вазовская часть его биографии началась с записки, поступившей от Виктора Николаевича Полякова, в которой он обозначил взаимоотношения с ФИАТом, если договор о строительстве автозавода все-таки будет подписан. В то время Поляков был заместителем министра автомобильной промышленности, а Житков – начальником Главэлектроприбор того же министерства. Весной 1966 года Виктор Николаевич после собрания актива главка в Самаре предложил съездить с ним в Тольятти, посмотреть, где будет располагаться автогигант. После этого только и было разговоров о возможности создания такого завода в условиях социалистической реальности и что необходимо учесть в проекте. Так что пост заместителя генерального директора по производству Житков принял уже с пониманием предстоящей работы. Как и у всей команды первопроходцев, первые два года должности были номинальные: завод-то существовал только в проекте, а работы, которая шла на трех площадках: Турин – Тольятти – Москва, уже было столько, что, казалось, не успеть и сил не хватит. В одном из своих интервью Анатолий Анатольевич рассказывал: «Главным инженером ВАЗа был назначен Евгений Артемович Башинджагян – профессионал, умница. У нас с ним сложился мощный тандем. Причем особенно на первом этапе, когда параллельно шло строительство, закупка оборудования, монтаж, запуск и даже выпуск первой продукции, наши задачи часто переплетались. И ни разу не было такого, что, подменив друг друга по ходу дела, что-то не так сделали. Совпадали полностью. Это дорогого стоит!».

Главная проблема, которую решали отцы-основатели, была вот в чем. За рубежом была сильно развита кооперация: двигатели производят на одном заводе, кузова – на другом, оборудование поставляет третий и так далее. Промышленность СССР не была подготовлена для развития автопрома. Поэтому пришлось под эгидой ВАЗа строить и металлургическое производство, и прессовое, и станкостроение развивать, инструментальное производство создавать и специализированные предприятия (например, металлургические,

по выпуску резино-технических изделий) реконструировать и модернизировать под задачи Волжского автогиганта. Но главная сложность была даже не в создании грамотного инженерного и технологического проектов, а в согласовании принятых решений в министерствах и ведомствах. И тут, конечно, опыт работы Житкова, Полякова, Башинджагяна в правительственных учреждениях помогал открывать двери любых кабинетов, убеждать, уговаривать, доказывать. Огромную поддержку в своевременном пуске автозавода проявляли Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, его заместитель В. Н. Новиков, министр автомобильной промышленности А. М. Тарасов. Они не командовали, они помогали. И добиться идеального взаимопонимания с властью имущими тоже была задача непростая, по силам только настоящим профессионалам.

Результат их совместных усилий более чем заметен. Волжский автомобильный завод построен, автомобили сходят с конвейера в проектном режиме. Сколько пришлось решать технических, организационных, социальных проблем, чтобы люди и оборудование работали в едином, четком ритме, обеспечивая высокое качество в течение четырех десятилетий! И это при том, что на заводе не было дублирующего оборудования! Даже искушенные специалисты не верили: ну не может такого быть, чтобы ничего не ломалось, не простаивало, не сбывало графика!

В 1975 году Виктор Николаевич Поляков стал министром автомобильной промышленности СССР, а Житков – генеральным директором ВАЗа. Он принял завод в идеально отлаженном состоянии. Но это не значит, что ему оставалось только в кабинете посидеть и ничего особенно не делать. Да, завод вышел на проектную мощность, ВАЗ-2101 (в народе названный «копейка»), аналог итальянского «ФИАТа», в стране пользовался огромным спросом, на



Западе вазовские машины тоже продавались резко. Но это было только начало. Существовал план развития модельного ряда. И в период руководства Житкова одна за другой были поставлены на конвейер ВАЗ-2105, ВАЗ-2106 (любимая в народе «шестерка», которая не сходила с производства два десятилетия и потом была передана для производства на завод-спутник в Сызрани), ВАЗ-2107. Затем после классики пошли переднеприводные автомобили ВАЗ-2108, ВАЗ-2109, началась разработка полноприводной «Нивы». У нее сложилась особая судьба: вазовский внедорожник покорила весь мир, а современная его модификация выпускается совместным предприятием «Джи-Эм – АВТОВАЗ» под маркой «Шевроле-Нива». Вот такое было «спокойное царствование».

Продолжатель дела В. Н. Полякова принял не только завод, но и программу развития соцкультбыта, жилищного строительства, особенно в Автозаводском районе, первые дома которого были построены в 1968 году. Прошло менее десяти лет с момента первого приезда Житкова на то место, где должны быть возведены завод и Автоград. И надо было насыщать кварталы школами, детскими садами, торговыми центрами, поликлиниками... Анатолий Анатольевич лично следил за темпами и качеством строительства пионерских лагерей, санатория-профилактория «Прилесье»... Вот таким был результат жизни и усилий Анатолия Анатольевича Житкова, Героя Социалистического Труда, начавшего свою рабочую биографию в 1930 году электромонтером на Московском электромоторном заводе. С 1933 по 1936 год он исполнял обязанности инженера научно-исследовательского института связи и светотехники гражданского воздушного флота г. Тушино Московской области. В 1937 году окончил Московский энергетический институт и начал работать на Московском автомобильном заводе. В 1941-м добровольцем ушел на фронт и был зачислен слесарем роты технического обслуживания в специальную 121-ю отдельную

танковую бригаду. Весной 1943 года командир взвода А. А. Житков был, как специалист, отозван из действующей армии и направлен на Ульяновский автомобильный завод «для восстановления и укрепления промышленности», как значилось в приказе. Он и укреплял ее, согласно распоряжению партии и правительства, профессионально, ответственно и с большим энтузиазмом вплоть до ухода на заслуженный отдых.

