

# Фаршатов Марат Нугуманович



1927–1991

При подборе кандидатуры на должность руководителя (вначале она называлась управляющий) МСП генеральный директор строящегося автозавода Виктор Николаевич Поляков остановился на заместителе главного инженера Ярославского моторного завода Марате Нугумановиче Фаршатове. Тому еще не было сорока лет, но жизненный и профессиональный опыт был огромным: участвовал в войне с Японией, получил прекрасное образование в Московском автомеханическом институте, добился уважения и как инженер-механик, и как организатор производства. Так был определен переезд Фаршатова с семьей из Ярославля в Тольятти в октябре 1966 года. Он стал заниматься проектированием корпусов механосборочного производства, изучением спецификации оборудования, но прежде всего подбором персонала. Тем более в механосборочном производстве. Ведь здесь был сосредоточен наибольший парк сложного технологического оборудования, цена которого составляла больше половины от проектной стоимости всего автозавода. МСП требовало повышенного уровня подготовки специалистов.

Марат Нугуманович лично беседовал не только с каждым ИТР, но и подбирали рабочих, установив очень высокую планку отбора. Направлял на учебу в Италию на ФИАТ тех, кого считал перспективными специалистами. И создал коллектив, который сумел опередить время и выдать первые двигатели для первых автомобилей раньше проектной даты, а потом несколько лет подряд занимал передовые места в общезаводском социалистическом соревновании.

Как отмечают знавшие его люди, работать с Маратом было непросто, но тот, кто вписался в фаршатовский стиль, считали годы работы с ним на

ВАЗе самыми продуктивными. Его смелость шла от происхождения. Он выходец из бедняцкого рода, решительность перенял от отца-красноармейца и дядьев, шашкой устанавливавших Советскую власть; мудрость и терпение черпал от матери, всегда бывшей на вторых ролях при отце, но на которой держался дом и национальные устои семьи.

Фаршатовский стиль работы – это устремленность к цели, конечному результату, преодоление возникающих трудностей с максимальной самоотдачей. Он никогда не пасовал, не выключивал для себя и коллектива какие-либо послабления. Его движущей силой было стремление не догнать, а опередить время. Характер Фаршатова вполне соответствовал имени – Марат: гордый, твердый, в чем-то даже жестокий, немногословный, не признающий пустословия, лентяйства, бесплодного фантазерства. Эти качества руководителя были необходимы для такого подразделения завода, как МСП. Именно здесь формируются основные показатели качества автомобиля – надежность, безопасность, долговечность. Здесь, чего настоятельно требовал Фаршатов, контролем охвачен весь цикл – от запуска материалов в производство до испытаний готовых узлов. 252 маркопрофиля металла, более 800 наименований материалов, 1300 комплектующих изделий, 700 типоразмеров абразивных кругов проходят контроль в специализированных боксах и лабораториях, обеспеченных полным набором современного оборудования. В подразделениях, осуществляющих механосборочные операции, сконцентрировано более 11 000 единиц станков, автоматических линий, сборочных и испытательных комплексов и стенов, суперточных контрольно-измерительных приборов и установок. В производстве трудятся специалисты более 126 профессий и обеспечивают выполнение более 3 500 различных технологических процессов и операций. Здесь сконцентрированы основные технические и технологические идеи массового производства, позволяющие не только выпускать 750 000 автомобилей в год, но и поставлять 140 000 сборочных комплектов для автосборочных заводов, расположенных в России и за рубежом, а также обеспечивать многомиллионный парк вазовских малолитражек запасными частями для гарантийного и послегарантийного ремонта.



Марат Нугуманович стоял у истоков создания этого огромного и сложного производства, он обеспечил запас прочности работы на многие годы и даже десятилетия вперед. И отлично понимал, что без квалифицированного персонала, без понимания задач, без особой преданности Делу добиться необходимого результата, располагая даже самой совершенной техникой, невозможно. В Тольятти ехали тысячи желающих трудиться на комсомольской стройке, но только половина из них имела профессии, которые были востребованы на ВАЗе, поэтому Фаршатов создал систему обучения на местах, заботился об условиях труда и отдыха. Внимание к людям со стороны директора не носило умилительно-беспредметный характер. Наоборот, было конкретным и результативным. Когда МСП только строилось и многие его коллеги не вылезали из итальянских командировок, проходя обучение или комплектуя оборудование, он считал своим долгом поддерживать морально и материально оставшиеся в Тольятти семьи, в основном очень молодые. Потом утвердились традиции встречи Нового года, вылазок на природу. Именно МСП выступало застрельщиком многих начинаний: оно первым начало строить домики из оставшихся контейнеров из-под оборудования на базе отдыха. Потом, конечно, было развернуто и капитальное строительство, но на первых порах деревянные домики позволяли вывозить рабочих на выходные на природу и обеспечивать достаточно комфортные условия для проживания с семьей. По его инициативе на автозаводе прижился метод строительства жилых домов собственными силами. Каждая бригада брала обязательство отработать на стройке столько-то часов, в результате ускорилась сдача домов, и механик-сборщики, а затем и работники остальных производств быстрее получали ордера на квартиры.

После выхода на проектную мощность в МСП началась модернизация оборудования. И тут директор производства поддерживал любые творческие начинания и поиск разумных экономичных решений, сам был и изобретателем, и рационализатором. Особенно отличилась «механика» при выпуске «Нивы». В это время Фаршатов работал уже техническим директором, но все время пропадал на любимом производстве. Снова были

бессонные ночи и споры со строителями и проектировщиками, но зато как значима была победа! Это был прорыв в мир законодателей автомобильной моды. Сверхпроходимая «Нива» завоевала симпатии автолюбителей всех стран.

Отмечая очередную дату создания МСП, преемники Марата Нугумановича неизменно подчеркивают, что именно во времена Фаршатова МСП было ладно скроено и прочно сшито и этот заряд прочности помог коллективу выполнять свои задачи в дальнейшем. В память о Фаршатове в производстве учреждена премия его имени.

