

Башинджагян Евгений Артемович



Советник руководителя представительства АВТОВАЗа в Москве

Лауреат Государственной премии СССР, заслуженный
машиностроитель Российской Федерации

Родился в 1924 году в городе Тбилиси Грузинской ССР
С началом Великой Отечественной войны по комсомольской путевке на-
правлен на авиазавод № 31, где до 1945-го работал фрезеровщиком
С февраля 1943 года – кандидат в члены ВКП (б)
В 1950 году окончил Тбилисский политехнический институт
С 1950-го – работа на Ярославском автомобильном заводе
1957–1965 – главный инженер автомобильного завода
1965–1966 – главный инженер – первый заместитель начальника Глававто-
двигателя в Министерстве автомобильной промышленности СССР
1966–1972 – главный инженер – технический директор Волжского авто-
завода
1966–1968 – руководитель группы советских консультантов по АО «ФИАТ»
1972–1986 – заместитель, с 1977 года первый заместитель министра авто-
мобильной промышленности СССР
1986–1987 – заместитель председателя – руководитель научно-техниче-
ского совета бюро Совета Министров СССР по машиностроению
После ухода на пенсию продолжал работать старшим научным сотрудником
Института автомобильных материалов Минавтотпрома, заместите-
лем директора аналитического центра Волжско-Камской финансово-про-
мышленной группы
С 1999 года – заместитель директора по развитию ОАО «АВТОВАЗ»
С 2008-го – в настоящей должности
Награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции,
орденом Трудового Красного Знамени, медалями
Женат.

К 1966 году Евгений Артемович имел не только огромный инженерный опыт, но и солидный запас организаторской, управленческой деятельности. После окончания Тбилисского политехнического института работал на Ярославском моторном заводе, пройдя путь от простого технолога до главного инженера завода, был переведен в Министерство автомобильной промышленности на должность главного инженера – первого заместителя начальника Глававтодвигателя. Поэтому оценить грандиозность задачи, которую ставил в том числе и лично перед ним министр автомобильной промышленности Александр Михайлович Тарасов, мог, как ему тогда казалось, в полной мере.

Е. А. Башинджагян:

– Если честно, сначала просто не поверил, что за три года можно с нуля построить автогигант производительностью 600 тысяч машин в год. Причем целый комплекс со всеми технологическими переделами – металлургическим, прессовым, механосборочным, сборочно-кузовным, затем инструментальным, ремонтно-кузнецким и ремонтно-литейным корпусами... И все это оснастить самым прогрессивным на то время оборудованием – 16,5 тысячи единиц, в том числе импортного, – закупить, смонтировать, запустить, объединить в технологические линии.

Гигантские площади цехов, астрономические суммы, выделяемые на создание завода, ошеломляли. Журналисты были в восторге, рассказывая во всех средствах массовой информации о масштабах стройки на Волге. Я, может быть, тоже радовался бы чистой радостью, если бы меня не назначили техническим директором, проще – главным инженером завода, существующего только в проекте. Даже эксплуатировать такую машину – задача архисложная. А тут ее надо было еще создать. Впервые в стране. Без возможности опереться на предыдущий опыт. Без ошибок. Потому что и спрос будет соответствовать масштабу задачи. И все-таки я согласился. Необходимость создания предприятия вкупе с масштабностью цели и желанием дать стране заветную машину оказалась сильнее предсмотриательной осторожности.

Но нет, при всем своем опыте и аналитическом складе ума Башинджагян даже представить себе не мог истинного объема задач. Работа началась в общем «котле» генеральной и московской дирекций. И тотчас навалилось множество дел – совместная с ФИАТом разработка проекта завода, изменения в конструкции автомобиля, сотрудничество с министерствами и ведомствами, десятками проектных организаций, контроль сроков, при этом параллельное ведение всех задач. При сбое на каком-то участке – снежный ком проблем.

Одновременно с импортом решались вопросы поставок отечественного оборудования. Советские поставщики знакомились в Италии с зарубежным оборудованием, готовясь к его воспроизведению. И если первую очередь ВАЗ в основном укомплектовывали западным оборудованием, то на второй уже около половины приходилось на поставки с предприятий Союза и стран Совета Экономической Взаимопомощи, а на третьей очереди их доля возросла почти до 70 процентов. Это позволило в сравнительно короткие сроки поднять уровень отечественного оборудования. Впоследствии сложность производимой собственными силами техники возрастала, превозойдя в чем-то основную продукцию завода. И кто скажет сегодня, что труднее сделать: автомобиль или робот, головку «Глиссон»?..

Безусловно, такой объем работ невозможно было осуществить без государственной поддержки. Постоянную помощь оказывали заместитель Председателя Совета Министров СССР Владимир Николаевич Новиков и министр автомобильной промышленности СССР Александр Михайлович Тарасов, снимая чиновничьи запреты и барьеры неповоротливой социалистической экономики.

На заводе разворачивался монтаж оборудования первой очереди – около семи с половиной тысяч единиц. Причем в очень сложных условиях: промплощадка еще не ограждена, а в Тольятти уже прибывали эшелоны и теплоХоды «река-море», которыми доставлялась с Запада основная масса оборудования. Все это стружалось и складировалось непосредственно на площадях производственных цехов, где еще шли строительные работы. Как сберечь столь колоссальные ценности в экстремальных условиях, сохранить деликатные системы управления? Конечно, главный инженер не мог везде успеть один. Но по мере усложнения задач происходило комплектование технической дирекции квалифицированными кадрами, руководителями служб и производств.

Евгений Артемович считает, что руководству ВАЗу удалось подобрать людей, чей потенциал соответствовал поставленным задачам. Есть и простая житейская истина: сильными, грамотными специалистами окружают себя только мудрые профессионалы. Они твердо знают, что опереться можно только на то, что сопротивляется.

Спорить он не любил и не любит – пустая трата времени. Для него не существует авторитета должности или звания – только профессионализм. Вот тут он, всегда до последнего отстаивающий свои решения, если в них абсолютно уверен, и уступить готов, и отойти на задний план. Лишь бы на пользу Делу.

Е. А. Башинджагян:

– Я чувствовал угрызения совести, называя фамилии специалистов, кандидатов на должности для обязательного собеседования с В. Н. Поляковым. Лучшие кадры «выдергивали» с различных заводов, в том числе с моего родного ЯМЗа. Известные мне по Ярославлю М. Н. Фаршатов, А. В. Николаев, Н. М. Головко, О. Г. Обловацкий и другие имели за плечами не только опыт работы, но и хорошую жизненную школу. Они составили ядро технической дирекции, стали на ВАЗе уникальными специалистами, тоже, как говорится, с колес и с головой нырнув в работу. Наверное, мне очень повезло, что эти люди оказались многообещающими и порядочными. Этому принципу – иметь равных по профессиональному заместителям – я следовал всю жизнь. Мог уйти с любой должности и в любой момент – дело не остановилось бы. Конечно, впоследствии вазовский стиль дополняли и совершенствовали руководители, ставшие затем деятелями государственного масштаба: Владимир Васильевич Кадаников, Владимир Иванович Щербаков и многие другие.

Едва завод ожил и начал набирать темпы, как стало ясно: именно смежники могут «перекрыть кислород». Пришлось подтягивать к уровню ВАЗа поставщиков. Многие заводы, в том числе и ВАЗ, «обожглись» на гальванике. В начале 70-х Башинджагян сам на некоторое время перенес свой кабинет к гальванике ВАЗа. Там кроме никелирования, цинкования, кадмирования появился еще один термин: «башинджагирование». Первоначально он относился к совершенствованию технологий в гальванике, а затем применялся ко многим новшествам и даже методам работы Башинджагяна. Сложности были устранены на Димитровградском автоагрегатном и Скопинском заводах. После Димитровграда был Белебеевский завод «Автонормаль» – серьезная номенклатура ответственнейших деталей автомобиля. Еженедельные выезды в Белебей в течение приблизительно года облегчались циркулировавшим между заводами вертолетом.

Башинджагян, как главный инженер, настаивал и добился принятия генеральной дирекцией железного решения: ни одной детали не изготавливать по обходным вариантам, все делать только в точном соответствии с регламентом. И ни в коем случае не использовать оборудование второй и третьей очереди в качестве дублеров для решения проблем первой очереди, а выводить каждую на свой расчетный темп. Где-то, может, дирекция даже перегибала, но здесь уже был важен принцип: нигде никаких послаблений, отступлений от технологии. Это решение обеспечило качество автомобилей на многие годы и выход на международный автомобильный рынок.

18 апреля запустили первую линию конвейера. В два часа дня на конвейер было поставлено шесть первых кузовов, и они пошли. Пошли точно по тех-

нологии с применением абсолютно всего инструмента, который должен быть на рабочих местах. К вечеру машины дошли до стенда прокачки тормозов «Монтерсино». И вот стенд почему-то закапризничал. Можно было, конечно, прокачать тормоза и без него. Тем более что люди на излете, все предельно устали – и сборщики, и итальянские инструкторы. Но и здесь от «железного правила» не отступили: на «Монтерсино» стояли до тех пор, пока не устранили все дефекты. Уже ближе к рассвету спустили эти машины с конвейера, две синих и четыре красных. Машины, загруженные до отказа утомленными, но ликующими сборщиками, мчались вдоль главного конвейера. По всей двухкилометровой его длине. С зажженными фарами, оглушая клаксонами. А с утра к ним началось паломничество. Это была победа!

Победа всего коллектива и главного инженера. Это было то, ради чего стоило не вылезать из командировок, недосыпать, ломать копья с руководителями и специалистами разных уровней и разных стран в поисках единственно верного решения, за которое Башинджагян отвечал лично! Можно с уверенностью сказать, что огромная заслуга Евгения Артемовича и в том, что оборудование на ВАЗе при высоком темпе работы и отсутствии дублеров десятки лет работает надежно.

Главный инженер, по мнению Евгения Артемовича, – это не профессия, это образ жизни. Где бы он ни работал: на ЯМЗе, ВАЗе, в Министерстве автомобильной промышленности, Совете Министров – везде оставался по сути главным инженером мирового класса, то есть человеком, запускающим и обеспечивающим работу огромных технических комплексов. Автомобилестроительная отрасль страны – это почти полуторамиллионный коллектив, производящий разнообразную номенклатуру изделий: от различных подшипников, мото- и велопродукции до автомобилей, точнее, всей колесной техники и даже семиосных ракетовозов, 180-тонных внедорожных самосвалов и аэродромных тягачей, легкой гусеничной техники для ВДВ и вагонов метро. И везде в работе Евгения Артемовича присутствовал вазовский стиль, то самое «башинджагирование» – главное значение интересов Дела, ответственность за свой участок работы, компетентность, понимание, что никакие разговоры, никакие объяснения не сравняются с реальным результатом, широта интересов и неиссякаемое чувство юмора.

После ухода на заслуженный отдых Евгений Артемович вернулся на АВТОВАЗ, в московское представительство, что, по его признанию, «позволило продолжить служение Делу, быть чем-то полезным автозаводу». Сегодня Евгений Артемович Башинджагян работает в должности советника руководителя представительства ОАО «АВТОВАЗ» в Москве. Огромный опыт первого технического директора оказался для современного АВТОВАЗа полезным в решении и технических, и экономических, и организационных задач.

