

# УМЕР ОСНОВАТЕЛЬ ВАЗА

**ВЧЕРА В ШЕСТЬ УТРА В МОСКВЕ УМЕР ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ ПОЛЯКОВ — ОСНОВАТЕЛЬ ВАЗА, ЕГО ПЕРВЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР.**

Поляков никогда не стремился к саморекламе, не давал интервью, не позировал для художников, и поэтому для молодых вазовцев он останется фигурой малоизвестной. Однако заводчане постарше будут помнить его как одного из самых ярких людей, встретившихся им в жизни. Что характерно, очень немногие помнят, как Поляков проводил свой досуг. В основном воспоминания о Полякове у вазовцев связаны с работой. Недаром самым грубым эпитетом, которым Поляков награждал нерадивых подчиненных или просто людей,

которые ему не нравились, был: «вы — несерьезный человек».

На самом ВАЗе всегда хватало противоречий между управленцами, но Поляков был почти святым. Его слово всегда воспринималось как не подлежащая обсуждению истина. Увы, не всегда советы, которые давал Поляков уже будучи пенсионером, применялись на практике. Сам же «папа», так почтительно Полякова называли на ВАЗе, подчас относился к своим воспитанникам, ставшим топ-менеджерами крупнейшего автозавода России, как к расшалившимся детям, оставшимся без присмотра. Но всякий

раз, когда он, приезжая в Тольятти на какое-нибудь торжество или форум, выходил на сцену, чтобы сказать речь, зал взрывался аплодисментами.

Поляков не расставался со своим детищем ВАЗом до последнего, консультируя нынешних руководителей завода. С Волжского автозавода Поляков ушел в конце прошлого года, когда здоровье стало настолько плохим, что продолжать работу дальше было невозможно.

Виктор Николаевич Поляков завещал похоронить его в Тольятти.

Иван **КАРАСЕВ**



**ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ ПОЛЯКОВ**  
(3.03.1915 г. — 1.06.2004 г.) —  
первый генеральный директор  
Волжского автомобильного завода

Трудовую деятельность начал в 1930 году учеником слесаря. Совмещая работу на производстве с учебой, успешно окончил в 1938 году Московский автомобильно-дорожный институт. С 1938 по 1946 годы служил в армии, участник Великой Отечественной войны.

**С 1946 г.** В. Н. Поляков работает инженером-испытателем, начальником испытаний, заместителем главного конструктора, главным инженером и директором Московского завода малолитражных автомобилей.

**В 1963 — 1965 гг.** В. Н. Поляков занимал пост сначала первого заместителя, а затем председателя совета народного хозяйства Москвы.

**В 1965 г.** Виктор Николаевич назначен заместителем министра автомобильной промышленности СССР, а в 1966 г. его как опытного организатора автомобилестроения назначают генеральным директором строящегося Волжского автомобильного завода. Под его руководством был выполнен огромный объем работ, связанный с проектированием, строительством, монтажом оборудования и пуском завода.

**С 1975 г.** до ухода на пенсию **в 1986 г.** Виктор Николаевич работал министром автомобильной промышленности СССР.

До последних дней жизни В. Н. Поляков являлся директором аналитического центра ОАО «АВТОВАЗ». Вклад В. Н. Полякова в дело развития автомобильной промышленности страны отмечен четырьмя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, «За заслуги перед Отечеством» IV степени. Ему присвоено звание Героя Социалистического Труда. Фронтовые заслуги отмечены орденами Красной Звезды и Отечественной войны I степени.

Виктор Николаевич Поляков избран почетным гражданином города Тольятти и Самарской области.

## Он не любил быть на виду

**Людмила Борисовна Тихомирова, секретарь Виктора Николаевича Полякова** на протяжении четырнадцати лет:

— Говорить сейчас трудно, словами не выразишь того, что в душе. Такого подхода к работе, как у Виктора Николаевича, нет, наверное, и никогда не будет. Кто еще смог бы так быстро, за три года, построить автозавод!

Он всегда оставался таким же, как все, держался просто — и когда работал, и в других ситуациях. И не любил быть на виду, наверное, потому у него никогда не было ни охраны, ни личного автомобиля. Виктора Николаевича нельзя было обмануть, он всегда помнил все до мелочей,

через месяц мог вспомнить содержание какой-нибудь служебной записки, и уж если делал что-то, то знал в этом вопросе все от и до.

Он всегда помогал, но и спрашивал строго, а встречаясь с рабочими, никогда не подчеркивал свою значимость и считал, что он не должен прыгать через голову тех руководителей, которые ближе к рабочему коллективу. Его донимали просьбами пристроить своих детей, а он деликатно, но настойчиво отказывал и отправлял просителя к тем, от кого это зависело по службе...

Для меня Виктор Николаевич не герой, для меня он — человек дела, авторитет.

**Ирина Орлова, 37 лет, СКП:**

— Кто такой Поляков? Конечно знаю. Он возглавлял строительство ВАЗа, был первым генеральным директором. Трудолюбивый, коммуникабельный. Вообще очень хороший был человек, ни разу упрека от него не слышала.

**Николай Петров, 52 года, ПТО:**

— Кто же его не знает? Мы с ним вместе строительство ВАЗа начинали, друзьями были. Помню, он всегда мне говорил, что строить надо так, чтобы твоим

делом потом даже правнуки гордились.

**Лев Давыдов, 45 лет, СКП:**

— Я тесно с Виктором Поляковым не общался, но слышал о нем только хорошее. Это же первый генеральный директор ВАЗа, так ведь? Я работаю здесь только два года, у меня другой начальник, но коллеги о прошлом руководстве отзываются почему-то с такой теплотой, что я невольно им завидую. Значит, хороший был человек.

**Ольга и Наталья Пасечник, 37 лет, СКП:**

— Нас можно назвать молодыми работниками ВАЗа, но мы прекрасно знаем, кто это такой. Под его руководством не работали, зато встречались на различных собраниях. Мы считаем, что каждый работник ВАЗа обязан помнить, кто начинал строить этот автогигант.

**Елена Шашкова, 23 года, ПТО:**

— Поляков? Нет, не знаю такого. Вроде в соседнем цехе парень с такой фамилией работает...

Оксана **ГОЛОС**  
Ева **РЕЗНИЧЕНКО**

## Из интервью В. Н. Полякова, опубликованного в июне прошлого года

**— Как происходило ваше назначение на должность директора ВАЗа? Этому предшествовали беседы с высокопоставленными лицами?**

— В течение всей своей жизни я никогда не пытался устроиться на какую-то должность, тем более повышенную. Но это был тот исключительный случай, когда я сам пришел к министру Тарасову, будучи замминистра, курирующим производство в министерстве автомобильной промышленности, и попросил назначить меня директором завода. После этого Александр Михайлович проводил, конечно, все необходимые согласования в ЦК и правительстве, но это делалось уже без меня. Генеральное соглашение было подписано 12 августа, а 17 — приказ о моем назначении.

**— На АЗЛК вы были просто директором, а на ВАЗе стали генеральным. Это с чем-то связано?**

— Да, связано. Когда я просился на эту должность, она не оговаривалась. Я просился просто директором. Но потом, когда стали обсуждать, каковы задачи, объемы, сроки, значение этого проекта для страны, пришли к выводу, что здесь нужен более высокий статус руководителя. Тогда должность гене-

рального директора была широко распространена в системе оборонной промышленности. И для того чтобы придать проекту большее значение, чем обычной стройке, впервые в гражданской промышленности руководителя предприятия решили именовать генеральным директором. А потом Тарасов настоял на том, чтобы сохранить за мной пост замминистра.

**— Совмещение постов вам помогало?**

— Когда мне было сделано такое предложение, я посчитал его необязательным. Но потом в работе это все-таки помогало, потому что я мог оперативно решать вопросы, в том числе с министрами, а не только с их заместителями. Все-таки у чиновничества существует определенная иерархия, и первые лица предпочитают иметь дело с людьми, равными себе по рангу. Поэтому это давало мне возможность, допустим, находясь в городе Волжском на строящемся заводе резиновой техники, звонить непосредственно министру.

**— Виктор Николаевич, считаете ли вы, что ВАЗ по-прежнему выполняет свое предназначение по производству «народного автомобиля»?**

— Да, считаю, хотя в качест-

ве есть недостатки. Должен сказать, что в течение первых 20 лет качество было на достаточно высоком уровне, потому что 40 процентов автомобилей шли на экспорт, в том числе половина — в западные страны. Поэтому поставка на экспорт — один из наиболее эффективных факторов оценки качества. Но затем по многим причинам качество несколько снизилось, потому что автомобиль в значительной степени состоит из материалов, которые мы получаем здесь. Было очень много сложностей, особенно после перехода страны к рыночным условиям. Но то, что завод сохранился и не сбавил проектный темп, несмотря на изменившуюся экономическую ситуацию, считаю большим достижением и хорошей оценкой положительного опыта ВАЗа.

**— Насколько реализовалась ваша идея по строительству автозавода в Тольятти?**

— Полностью реализовалась. Я даже не думал, что удастся все сделать в намеченные сроки, и тем более не предполагал, что удастся 30 лет после строительства работать в проектном режиме. Так что результаты превзошли все мои ожидания.