

ЧЕЛОВЕК, СОЗДАВШИЙ АВТОВАЗ

СЕГОДНЯ – 95 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В.Н.ПОЛЯКОВА



Уважаемые коллеги!

Сегодня мы вспоминаем поистине легендарного человека, который создал Волжский автогигант, оказал большое влияние на Тольятти и обеспечил выпуск миллионов прославленных малолитражных автомобилей.

Первый генеральный директор Волжского автомобильного завода – человек эпохи больших свершений. Он полностью соответствовал и, может быть, даже в чем-то превосходил это время по масштабу и глубине преобразований. Именно благодаря его незаурядным лидерским и профессиональным качествам удалось завершить в сжатые сроки огромную стройку и начать массовый выпуск машины, в которой нуждалась страна.

Судьба Виктора Николаевича – яркий пример любви и преданности избранному делу. В 1930 году он начал свой трудовой путь учеником слесаря, а в 1975-м стал министром автомобильной промышленности СССР. Фронтовик, он воевал на Западном и Карельском фронтах. Его вклад в развитие отечественного автомобилестроения отмечен четырьмя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, Дружбы народов, орденом “За заслуги перед Отечеством” IV степени. В 1971 году В.Н.Полякову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Роль Полякова в жизни Тольятти и в автопроме стра-

ны сложно переоценить. Одна из его главных заслуг – в том, что он сумел воспитать целую плеяду талантливых руководителей, благодаря которым АВТОВАЗ выжил в самые трудные годы. Он мыслил по-государственному широко и всегда заглядывал в будущее. По просьбе Полякова многие из его соратников и учеников, руководителей ВАЗа, возглавили различные промышленные предприятия страны. Школа вазовского менеджмента распространилась во всем российском автопроме.

Поляков был блестящим стратегом и тактиком, дальновидным экономистом, упорным, последовательным и требовательным руководителем. Мы все вспоминаем о нем с благодарностью как о замечательном наставнике, который действительно дал многим путевку в жизнь.

Сегодня перед нами стоят новые задачи, по-своему уникальные и масштабные, во многом – судьбоносные. И в их решении пример большого энтузиаста и труженика, прозорливого руководителя производства В.Н.Полякова становится для всех нас особенно актуальным. Достояние предшествующего поколения вазовцев, “поляковцев”, их отношение к делу и опыт должны быть в полной мере использованы нами. Мы обязательно выведем АВТОВАЗ из кризиса, создадим новые модели, которые продолжат путь, начатый легендарной “копейкой”.

Игорь КОМАРОВ, президент ОАО “АВТОВАЗ”

• И это всё о нём

ДАЛЁКОЕ – БЛИЗКОЕ: ЗНАНИЯ И МНЕНИЯ

В корпусе «КАЛИНА» сплошь молодые лица. И оптимизация численности, в результате которой старшее поколение покидает завод, тут ни при чем: под «КАЛИНУ» изначально набирали молодое, только что вступившее в жизнь. А нам это как раз на руку. Ведь газета решила узнать, что думает о Викторе Николаевиче ПОЛЯКОВЕ рабочая молодежь.



Многие слышали имя и даже знают, что это был первый руководитель Ваза. Правда, должность – генеральный директор – называли всего несколько из более чем десятка опрошенных. Евгений Александров сообщил, что слышал о Полякове много позитивного, но затрудняется конкретизировать. Впрочем, тут же «вышел из положения»:

– Основатель ВАЗа пользовался огромным авторитетом, но ведь он был живой человек, наверняка в нем намешано и хорошее, и плохое. При такой-то должности и не думать о собственном кармане? Не верится...

На фоне других знания Олега Абдуллина уже кажутся энциклопедичными. Ему известно, что Виктор Николаевич еще был министром автомобильной промышленности. Как оказалось, дома у Олега есть пять книг об истории завода:

– Поляков болел за завод; когда он стоял у руля предприятия, ВАЗ развивался, а у коллектива была уверенность в завтрашнем дне... На самом деле я уже 16 лет на заводе. Было бы грех не знать про Полякова!

А вот Руслан Садрев сказал:

– Я слишком молод, поэтому мало что знаю о Полякове. Разве что – при нем завод мощно развивался. Он не делал людям плохого, заботился о коллективе и о предприятии. Это мне коллеги постарше рассказывали. Таких людей сейчас не хватает ни в стране, ни на заводе...

А Наташа и Маша, хотя на заводе с 2000 года, о Полякове не слышали вовсе, как и ребята, которые кучковались рядом за одним с ними столом – было время технологического перерыва. Но все наши молодые собеседники явно заинтересовались этой фигурой.

Мастер Валерий Журавлев рядом со своими подчиненными кажется «аксакалом». Он не только знает о Полякове, фактах его непростой биографии, но и о том, что Виктор Николаевич специально попросил похоронить его в Тольятти, чтобы навечно быть рядом со своим детищем – автозаводом:

– Он не щадя себя тянул завод. Сам ходил по конвейеру без всякой охраны. Был доступен рядовым рабочим. Самые главные качества первого генерального – принципиальность и то, что действовал он на благо завода, а не для своего кармана...

Надо сказать, что у опрошенных молодых людей, даже при их небогатом знании прошлого, чувствуется явная ностальгия по честному и справедливому миру. По временам, которые для АВТОВАЗа были счастливыми и плодотворными. Наши собеседники с сожалением говорили, что те времена ушли – и досадно, что в них не удалось пожить. Для них самым главным в Полякове видится то, что он был неподкупный, кристально честный руководитель. Это мнение явно культивируется в семьях вазовцев «поляковского набора»...

Но «семейного» просветительства все-таки недостаточно. На молодежь обрушивается море всяческой информации, телевидение и Интернет позволяют узнать всю подноготную «звезд» шоу-бизнеса, а вот свою корпоративную родословную заводская молодежь почти не знает. Или знает в каком-то извращенном виде, мало общего имеющем с действительностью. Да только молодежь ли в этом виновата, если подумать? За несколько лет «забытия», если вовремя не спохватиться, можно потерять знания о своих истоках, о своих героях, о своем, вазовском, начале. А ведь оглядываться и всматриваться в прошлое, как подмечено уже давно, надо, чтобы черпать из него силы.

Устремленность в завтрашний день никогда не покидала В.Н.Полякова и в дальнейшем

О том, что сделал Поляков для страны, можно судить и по этой небольшой заметке из французской газеты «Пари-жур» за май 1966 года:

«Через 5 лет Попов – средний русский – будет ездить на автомобиле «ФИАТ», совсем как слесарь-сборщик из Милана. А пока советская автомобильная промышленность в зачаточном состоянии. Один из 253 русских имеет автомобиль, а в такой метрополии, как Москва, не существует проблем с парковкой: на более чем 6,7 млн. жителей приходится 73 тыс. транспортных средств. В столице всего 14 автозаправочных станций».

Осталось только сравнить эту картинку с днем сегодняшним – и все будет ясно...

Эту статью мне показал вазовец по фамилии... Попов. Владимир Афанасьевич собирает все доступные публикации о В.Н.Полякове, об АВТОВАЗе, но эту статью выделил еще и за странное, но исполненное предзнаменование:

«Конечно, ФИАТ отрезал себе львиную долю (проект создания завода), но Москва могла бы обратиться и к другому крупнейшему изготовителю Европы, им мог бы стать «Рено». Ведь



Слава Богу, еще есть люди, которые помнят, знают и рассказывают. Есть книги, где подробно говорится о Викторе Николаевиче Полякове. Есть еще кого порасспросить «про Полякова»...

Главный инженер (технический директор) Евгений Артемович БАШИНДЖАГЯН. Из книги «Трудный путь к «Жигулям»:



– Сухость и лаконизм в обращении позволяли Полякову мастерски исключать из разговора все, что не связано непосредственно с обсуждаемой темой, и таким образом максимально уплотнить деловое время. Без улыбок, шуток, отвлечений на любую побочную тему. Это было качество, присущее только ему и доведенное до абсолютного совершенства. Он требовал от исполнителей, требовал жестко, не считаясь ни с какими субъективными факторами, нюансами, с возможностями и способностями исполнителя. Руководствуясь только одним – конечным положительным результатом, при этом не щадя не только исполнителя, но и себя самого. Руководствовался забытой многими истиной «все, что не закончено, – не сделано». Всегда действовал без малейшей фальши, с исключительной честностью и бескорыстием...

Александр Ибрагимович ЯСИНСКИЙ, патриарх вазовской экономики, с 1985 по 1991 годы – зам. генерального по экономике и планированию. В начале «нулевых» годов он писал:

– Есть человек, который является вазовцем больше, чем кто-либо другой. Для него нет праздников. Он каждый день ставит новые задачи и ищет пути их разрешения. Это Виктор Николаевич Поляков, честь и совесть автозавода. Он чужд какому-либо популизму, его недоступность всякого рода презентациям и подобным мероприятиям общеизвестна.

...Виктор Николаевич способен проанализировать любой процесс так верно, что никакой специалист не сможет его оспорить. Он гениальный организатор, «марафонец» в своем деле... До сих пор у него учатся, хотя лекций он не читает, на нравоучения не способен, трудов не издает. Будучи руководителем, на личном примере воспитывал будущих руководителей завода.

Борис Михайлович КАЦМАН. Из книги «Завод без компромиссов» – о начале строительства ВАЗа:



– При каждой встрече с любым руководителем любой дирекции наш генеральный директор непременно и обязательно задавал вопрос: «Вы работаете над перспективой?» И горе тому руководителю, который, заматаившись в текучке, не мог ничего ответить, что им делается или хотя бы думается по поводу дальнейшей организации производства или управления...

Не было ни криков, ни брани. К таким методам Виктор Николаевич никогда не прибегал. Было хуже. В тоне генерального появлялись нотки презрения к делегату, который только и способен быть пожарным на каждодневных «загораниях» текущей работы – вместо того, чтобы продумать систему, которая бы от этих «пожарчиков» страховала сегодня, а главное, завтра. Завтра, когда завод начнет работать.

остается еще многое сделать. И французы еще могут надеяться, что Москва обратит внимание на индустрию нашей страны».

...Рассказами ветеранов о Викторе Николаевиче можно наполнить не один фолиант. Но была еще одна короткая, стихотворно точная фраза простой вазовской работницы. В ней – все об отношении коллектива завода к своему первому лидеру, главному командующему, Папе, как его тогда называли:

...А если б снова всё начать – так под пятой у Полякова!

• Преемственность

Андрей Чебашёв: "ПОЛЯКОВ – РОДОНАЧАЛЬНИК ВАЗОВСКОЙ СЕМЬИ"

Над столом директора по персоналу АВТОВАЗа – портрет первого генерального директора Волжского автомобильного. Значит, и сегодня имя В.Н.Полякова продолжает оставаться на АВТОВАЗе знакомым не только в среде ветеранов...

– Андрей Юрьевич, вы еще довольно молоды по возрасту, да и «погоны» директора по персоналу носите относительно недавно. Понятно, что вы вряд ли видели Виктора Николаевича, встречались с ним. Но каково ваше личное отношение к этому имени? Когда вы о нем впервые услышали?

– Действительно, на завод я пришел в 1989 году 16-летним пацаном, работал сначала в СКП, потом у металлургов. Впервые услышал о В.Н.Полякове от рабочих, старожилы в коллективе, они рассказывали о нем целые легенды. Многие вспоминали его проходы по главному конвейеру... Для меня это имя прежде всего ассоциируется с городом и заводом.



Он в первую очередь созидатель, и хотя рассказывают, что страшно не любил, не позволял громких слов в свой адрес, но именно он родоначальник большой вазовской семьи, вазовского коллектива. Он создатель завода и Автограда.

Созидатель, гениальный организатор, который сумел реализовать страшно трудный проект возведения гигантского завода. Вазовские малолитражки положили начало массовой автомобилизации в стране... Впрочем, перечислять можно долго. Роль личности в истории всегда важна, что бы там ни говорили. Вот мне довелось служить в воздушно-десантных войсках, так там каждый десантник знает, кто такой В.Ф.Маргелов – он по факту создал эти войска. И на АВТОВАЗе все, вне зависимости от возраста, конечно же, должны знать имя Полякова. Для этого, в принципе, все есть. Думаю, здесь многое зависит и от руководителей подразделений...

– Какие идеи, мысли, слова Виктора Николаевича вам лично особенно близки?

– Вот эти, которые написаны под его портретом: «Любой медленный, вялый труд рождает слабых людей. От суровых тяжелых условий вырабатываются сильные характеры, появляются сильные люди».

Не сомневаюсь, его мысли, слова, память о нем будут жить до тех пор, пока будут жить наш завод и город, пока будет существовать вазовский коллектив. Работать в нестандартных условиях, выходить из этих условий победителями – это та традиция, которая востребована сегодня и всегда.

– Андрей Юрьевич, и все-таки, все-таки... Уходит одно поколение, ему на смену приходит племя младое. Боюсь, не очень хорошо знакомое и с именем В.Н.Полякова. Не потерять бы вазовцам родовую память, историческую.

– Основа нашего коллектива сейчас – это жители города, дети вазовцев. И тут многое зависит от семьи. Но и мы, служба по персоналу, со своей стороны стараемся сохранить нашу вазовскую семью, традиции, устои. Да, времена нынче трудные. Но ведь помнят, к примеру, жители Петербурга про Петра, своего отца-основателя? Вот и нам надо еще в семьях, еще с детского сада, школы закладывать в умы, память ребяткишке какие-то основополагающие имена и даты нашей вазовской родословной. Тогда для новых поколений имя Полякова будет, по крайней мере, не чужим.

Но еще нужно желание самого человека услышать, воспринять информацию. И если такое движение обоюдно – значит, история, традиции АВТОВАЗа преодолеют и это сложное время.

Хочу напомнить, что именно 3 марта, в день рождения Виктора Николаевича, в заводском музее открывается специальная экспозиция, я бы назвал – уголок В.Н.Полякова. На открытии планируют присутствовать президент АВТОВАЗа, другие руководители, будут ветераны, которые работали с Виктором Николаевичем. Мы специально решили избежать громких массовых торжественно-шумных мероприятий – Виктор Николаевич был бы против, это точно. Поэтому отпразднуем «по-семейному». Конечно же, сегодня руководители завода и ветераны возложат цветы на могилу В.Н.Полякова; все желающие соберутся у памятника Виктору Николаевичу, почтят его память молчанием...

Материалы подготовила Рина МАРКОВА

ЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ

...Весной 1967 года генеральный директор ВАЗа Виктор Поляков приехал на Ярославский моторный завод, чтобы лично провести собеседование с кандидатами в свою команду. В разрядке на перевод значилось 10 человек. И все-таки через две недели в Тольятти отправилось 11 специалистов – по решению Полякова “сверх нормы” был принят Николай Головкин, 27-летний начальник технологического бюро коробки перемены передач.

сами и широкими возможностями, надо только своевременно принимать решения и осуществлять последовательную координацию работ, не допускать никаких задержек”.

НАГРУЗКА НА ПРЕДЕЛЕ

– В 1974 году в заграничном командировке в Японии нам, членам правительственной делегации во главе с В.Н.Поляковым, пришлось выдержать огромную нагрузку. В течение 10 дней мы посетили все автомобильные и часть станкостроительных заводов, занимались изучением японской промышленности с утра до ночи. После каждого визита Виктор Николаевич заставлял нас еще в автобусе, по горячим следам, высказаться об увиденном. А ночью излагал свои выводы и готовил всем задание на следующий день. Представители Совмина и ЦК, все члены делегации поразились необыкновенной работоспособности Полякова.

В ходе командировки мы собрали огромный материал и на обратном пути из Токио в Москву продолжили работать все 11 часов полета – формулировали выводы и предложения. Неудивительно, что у многих под конец поездки нервы были на пределе. Но зато по прилете делегация была готова без задержек доложить о результатах командировки. Полный отчет писали в Москве и пока не закончили его, не могли никуда отлучиться. Позднее, когда кто-то попытался отчет критиковать, Поляков решительно встал на нашу защиту: “Я готов подписаться под каждым словом и предложением этих молодых специалистов”.

Во время командировки я видел, как он сам предельно тщательно, досконально вникал во все тонкости, как внимательно слушал собеседников, как деликатно, но настойчиво дожимал их своими вопросами. Это была хорошая школа для нас, молодых, – как вести переговоры с иностранцами, как добиваться максимального результата.

ПОДДЕРЖКА, ДАЮЩАЯ УВЕРЕННОСТЬ

– Виктор Николаевич создавал условия для полного раскрытия способностей и возможностей специалистов завода. Но делал это при помощи бесконечно мощной загрузки людей. Что называется, учил трудом.

В 1968 году, в период завершения контрактации по импорту оборудования для первой очереди завода, в Турин прилетела государственная комиссия – рассмотреть дефицит валютных средств, недостающих для завершения закупки оборудования. Поляков посчитал, что докладывать министру должен в том числе и я, как технический специалист, непосредственно участвующий в контрактации

оборудования. В течение полутора часов я один убеждал А.М.Тарасова, что нужно дозаккупить и почему. Во время моего доклада зашел Виктор Николаевич, в течение 10 минут, не присаживаясь, послушал мои объяснения и вышел. Через несколько дней на государственном уровне было принято решение о дополнительном выделении валютных средств.

Конечно, выполняя это задание, я испытывал крайнее напряжение. Вместе с тем понимал, что влияние моего доклада на положительное решение вопроса было мизерным. Но это шли уроки. Надо сказать, что в ходе дальнейшей “учебы делом” рядом с Поляковым мы становились уверенными и чувствовали себя защищенными – это было очень важно.

ПОД ЛИЧНУЮ ГАРАНТИЮ

– Следует отметить, что Виктор Николаевич почти никогда не принимал важных решений в одностороннем порядке. Во всем разбирался лично, выслушивал позиции сторон. Однозначность его решений была кажущейся.

Первые же годы работы оборудования в условиях проектного выпуска автомобилей выявила острый дефицит в специальных запасных частях. Отсутствовала техническая и материальная база в ремонтных службах. Требовалось немедленно развить эти службы, в частности, в механосборочном производстве. Однако любые отклонения по численности от организационного проекта ФИАТа были категорически запрещены. Механосборщики несколько раз пытались с подробными расчетами убедить В.Н.Полякова в необходимости усиления ремонтной службы. Не получилось. В очередной раз после тяжелого разговора он принимает решение командировать специалистов МСП в ремонтную службу ФИАТа для изучения системы обслуживания, технического обеспечения и ремонта оборудования.

В течение месяца мы подробно исследовали проблему, получили устное подтверждение специалистов ФИАТа в правомерности наших просьб. После возвращения подробно доложили свои выводы и предложения. В конце концов Виктор Николаевич на предложенном нами обосновании написал своему заместителю П.М.Кацуре: “Давайте сделаем все, как здесь предлагается. Выделите то-то; тому-то по каждому участку, каждому бюро с точностью до человека...”

Мы обрадовались, но в этот момент Поляков говорит нам: “А теперь каждый напишите, что вы с учетом принимаемого решения гарантируете раз и навсегда устойчивую, бесперебойную работу оборудования в МСП, устойчивое выполнение программы”.

Мы написали, и наши гарантийные бумажки Виктор Николаевич положил в сейф.

...Решение об усилении ремонтной службы оказалось очень важным и своевременным, был исправлен просчет в проекте. Корректировка проекта действительно обеспечила долговременную устойчивую работу оборудования. В дальнейшем указанные решения были реализованы во всех основных производствах завода.

РАСЧЕТ НА ПЕРСПЕКТИВУ

– Производственные успехи ВАЗа имели своей основой четкую организацию работы коллектива и руководящего состава. Личная организация труда Полякова является непревзойденной. Виктор Николаевич систематически раз в неделю обходил цеха завода пешком, видел своими глазами состояние дел в производствах. Каждую неделю проводил совещание и рассмотрение дел с расширенным составом руководителей производств и подразделений. Да и будучи уже министром, Поляков ежемесячно также обходил цеха и проводил совещания с руководством ВАЗа. По вопросу технического развития завода Виктор Николаевич раз в месяц организовывал в Москве совещание с вазовскими техническими службами.

После освоения проектных мощностей завода В.Н.Поляков первоочередное внимание уделял непрерывному техническому развитию предприятия, внедрению новых моделей автомобилей и эффективности их производства, качеству и конкурентоспособности.

К 1977 году ВАЗ собственными силами разработал уникальный автомобиль высокой проходимости “Нива”. Одновременно были подготовлены условия для возможности создания в будущем переднеприводных автомобилей – Поляков обладал редким чувством дальней перспективы.

ПРОЕКТ ВАЗ-2108: ЭТО БЫЛ ПРОРЫВ

– Яркий пример такого дара предвидения: несмотря на отказы ФИАТа и других ведущих фирм вступить с нами в соглашение по созданию переднеприводных автомобилей, Поляков продолжал настойчиво искать решение. Он был уверен, что не сделай мы такого прорыва – безнадёжно отстанем. И его предвидение, убежденность подвигли на необычное и многим тогда непонятное решение – объединение сил специалистов ВАЗа, инжиниринговой фирмы УТС группы ФИАТ и компании “Порше”, которая взяла на себя работу по оптимизации конструкции узлов и самого автомобиля, разработанного ВАЗом, а также их испытаний.

Могут подтвердить как очевидец и участник: проект ВАЗ-2108 осуществлялся крайне тяжело. Он был связан с самой большой и коренной реконструкцией ВАЗа со времен его создания. Освоение в предельно сжатые сроки принципиально нового переднеприводного автомобиля в объеме 230 тыс. автомобилей в год требовало выполнения огромного количества проектных, исследовательских, испытательных работ, строительства новых корпусов, больших объемов подготовки производства (включая оборудование, оснастку, штампы). В.Н.Поляков – тогда уже министр автомобильной промышленности СССР – скрупулезно отслеживал ход освоения проекта. В результате в 1984 году удалось обеспечить начало выпуска автомобилей ВАЗ-2108.

РАЗВИТИЕ – ВО ЧТО БЫ ТО НИ СТАЛО

– Непрерывное техническое развитие завода продолжалось и в очень сложные 90-е годы, когда АВТОВАЗ сумел осуществить серьезную реконструкцию и реализовать проект производства семейства автомобилей ВАЗ-2110. Доходность от их производства была намного выше, чем от других автомобилей, что позволило тогда заводу преодолеть экономические трудности. Возглавляя в этот период аналитическую группу, Виктор Николаевич оказывал максимальную помощь руководству, коллективу завода в преодолении кризиса и освоении “десятого” семейства. Каждые 2–3 недели он приезжал на завод, регулярно делал аналитический обзор, предлагал меры по всем направлениям деятельности. Главным было – двигаться вперед, во что бы то ни стало продолжать обновление модельного ряда автомобилей, обеспечивать техническое развитие АВТОВАЗа.

В последние годы своей деятельности В.Н.Поляков буквально бился, убеждал, доказывал необходимость освоения автомобиля “Калина”. Финансирование проекта было очень ограничено. Запуск “Калины” в производство при сложившемся положении дел на заводе был крайне рискованным. В.Н.Поляков, тем не менее, решительно настаивал на реализации проекта, объясняя, что завод может полностью остановиться в своем развитии. Виктор Николаевич очень переживал, что темпы освоения новых моделей тормозятся из-за постоянного недофинансирования технического развития. И все-таки проект автомобиля “Калина” удалось реализовать в полном объеме; освоено все семейство.

...Роль личности В.Н.Полякова в эпопее АВТОВАЗа является определяющей. Он до конца не изменял своим жизненным принципам, сочетая высокий профессионализм, способность видеть полноту проблем, исключительное трудолюбие, высочайшее прилежание.

Память о первом генеральном директоре ВАЗа жива в Тольятти. Он навсегда останется в сердцах заводчан.

– Это была моя первая встреча с Виктором Николаевичем Поляковым, – вспоминает сегодня Николай Максимович Головкин. – Запомнилось, что он задавал очень точные технические вопросы по той теме, которую я вел на ЯМЗ, – о мехобработке шестерен, технологических точностях, производительности и т.д. Затем последовали бытовые вопросы. После чего меня приняли на ВАЗ на такую же должность.

17 апреля 1967 года началась трудовая биография Николая Головкина на волжском автогиганте, а 5 июля он уже летел в Турин в составе первой технической группы молодых инженеров ВАЗа. После этого была работа руководителем технологического центра МСП, а в 86-м встал во главе механосборочного производства. В 1994 году возглавил ИТЦ. И до 2005 года проработал директором по техническому развитию. Сегодня Николай Максимович Головкин – советник вице-президента по техническому развитию ОАО “АВТОВАЗ”. Один из “поляковской команды”, сегодня он делится своими воспоминаниями о первом генеральном Волжского автозавода.

СИЛА ТАЛАНТА

– Я благодарен судьбе, что она подарила мне возможность длительное время общаться, работать с Виктором Николаевичем Поляковым. Огромная сила его таланта в том, что своей работой, своим отношением, своим взаимодействием с людьми он учил всех, с кем работал. Это было выверено в каждом его движении, в каждом решении, в любой мелочи. Собственным примером он глубоко втягивал каждого в общий процесс создания. Так формировался командный вазовский стиль. Во многом благодаря именно этому проект создания Волжского автомобильного завода был реализован в короткие сроки и стал самым эффективным в СССР в начале 70-х годов.

Однажды во время совместной поездки я спросил Виктора Николаевича: как удается такими быстрыми темпами строить завод? Он ответил: “Наша страна обладает всеми ресур-

“Я ВЕРЮ В ВОЛЖСКИЙ АВТОЗАВОД”

15 лет назад, на торжестве по случаю своего 80-летия, В.Н.Поляков прочел две странички текста. Сейчас эту его короткую речь нередко называют политическим завещанием. И хотя нет уже Виктора Николаевича, и многое изменилось на АВТОВАЗе, слова его предельно актуальны и современны. ...А еще он завещал нам свою веру в Волжский автомобильный. Надеемся, что и на этот раз не ошибался.

“...Мы все здесь – действительно большая вазовская семья. Вы знаете, что я всегда был против готовых текстов, шпаргалок, не прибегал к ним сам и не рекомендовал другим. Однако сегодня случай особый. Вероятно, это мой последний юбилей. Поэтому хочется, чтобы каждое слово было бы взвешенным, продуманным. Действительно, славная эпопея строительства, полного освоения мощностей и 20-летняя ритмичная и экономически эффективная работа ВАЗа – это наша с вами общая гор-

дость, это смысл нашей жизни. Создание ВАЗа – это детище всей страны, всего народа. Волжский автозавод привел на новую, качественно новую ступень развития практически всю промышленность страны. И что сейчас многие забыли – именно ВАЗ был первым проводником в СССР положительного опыта западной капиталистической промышленности. И в значительной степени – инициатором новых экономических отношений самофинансирования, самокупаемости и саморазвития.

Завод, к счастью, работает. Его продукция по-прежнему пользуется спросом, хотя цены вплотную приблизились к ценам конкурентов, и далее поднимать их некуда. Но завод работает ненормально... Завод тяжело болен. Не обновляет продукцию. Завод продает инвестиции в заработную плату, не соответствующую производительности труда, в завышенную стоимость материальных затрат.

Среди руководящего состава широко распространено очень удобное объяснение всех трудностей только внешней, объективной обстановкой в стране. Это очень удобно, но не дает решения. К сожалению, очень многие руководители свыклись, смирились с существующим положением, свыклись с переборами в производстве, с бескультурьем, с паразитизмом отдельных структур.

Дорогие руководители ВАЗа! Вместе с ВАЗом был создан особый вазовский стиль, облик вазовца. Это – беззаветная преданность делу, ВАЗу от генерального до рабочего и

шофера, это гордость своим заводом, гордость своей продукцией, это преодоление любых возникающих трудностей. Нужно восстановить на ВАЗе обязательность даваемых обещаний, приказов, как это было с начала эксплуатации ВАЗа. Дорогие товарищи, оставайтесь вазовцами в полном смысле этого слова. Восстановите полнокровную работу завода! Пока мы не восстановимся сами, нам не помогут и внешние инвесторы. Я верю в вас, в Волжский автозавод, в его коллектив, в его традиции, ветеранов и молодежь ВАЗа. Верю в быстрейшее самоочищение и восстановление ВАЗа. И я горжусь, что основная часть моей жизни была отдана этому замечательному организму”.

