

Двенадцать особенных мужчин

С чем вошли в историю генеральные директора АВТОВАЗа

На минувшей неделе АВТОВАЗ отметил юбилей – 20 июля 1966 года вышло Постановление ЦК КПСС «О строительстве завода по производству автомобилей в городе Тольятти». «ПН» посвящает этому событию весь номер, все-таки роль АВТОВАЗа в истории Тольятти никому в городе объяснять не надо. А начать мы решили с субъективного взгляда на всех гендиректоров Волжского автозавода, коих за полвека было ровно двенадцать – число символическое.

Александр Гремин
gremin76@gmail.com

Виктор Поляков, 1966–1975 годы. Поляков был назначен директором Волжского автозавода в августе 1966 года. А 19 апреля 1970 года с конвейера сошел первый автомобиль. Можно ли сегодня представить себе, что такое бывает? Нет. «Это нереальный срок», – заявил Генри Форд-младший. «Но это факт», – ответил Поляков.

Его эффективность как топ-менеджера во многом объясняется тем, что он представлял собой редкий тип руководителя. С одной стороны, Виктор Николаевич был стопроцентным начальником сталинской закалки (в хорошем смысле этого слова) – этот тип директоров характеризуют полная самоотдача и требование того же от подчиненных. С другой – Поляков был высококлассным инженером, отлично разбирающимся в современных технологиях и активно применяющим их на практике. Это сочетание личностных качеств Полякова и позволило строительству Волжского автозавода не стать штурмовщиной или долгостроем.

Анатолий Житков, 1975–1982 годы. Копия Полякова – тоже участник войны, тоже с первого дня на заводе, а по возрасту даже старше на два года. При Житкове были разработаны и поставлены на конвейер ВАЗ-2105, 2106, 2007 и полноприводная «Нива». Анатолий Житков руководил заводом в эпоху, когда никому в мире и в голову не приходило придумывать шутки про вазовские машины. Сегодня в это сложно поверить, но факт: «Нива» была лучше, чем Land Rover и Jeep Wrangler.

Валентин Исаков, 1982–1988 годы. Еще один соратник Полякова, Исаков тоже работал на ВАЗе с первого дня. При нем на конвейер встали «восьмерки» и «девятки», а в 1985 году был готов первый опытный экземпляр «десятки». Ни о ка-

ком технологическим отставании от мирового автомобилестроения еще не было и речи.

Владимир Каданников, 1988–1996 годы. На заводе с 1967 года, любимец Полякова, первый и последний всенародно избранный трудовым коллективом гендиректор АВТОВАЗа. В московских СМИ его было принято критиковать. За разгул бандитизма на заводе, связи с Березовским, за технологическое отставание и упущенное время. Не идеализируя Владимира Васильевича, мы тем не менее хотели бы посмотреть, как кто-нибудь другой сохранил бы в 90-е завод, стотысячный трудовой коллектив и социалку.

Алексей Николаев, 1996–2002 годы. В 1996 году Каданникова назначили вице-премьером правительства России (правда, ненадолго – из производственников редко получают политику), и он передал завод Алексею Николаеву – еще одному представителю «птенцов гнезда Полякова». На ВАЗе Николаев работал с 1967 года, знал завод как облупленный и запомнился тем, что ни разу не фигурировал ни в одной скандальной истории.

Виталий Вильчик, 2002–2005 годы. На самом деле вместо 2005-го следовало бы написать 2015-й: по фактическому пребыванию во главе производства Виталий Андреевич абсолютный рекордсмен. На заводе с 1970 года, начинал мастером, больше на АВТОВАЗе никто не прошел полный карьерный путь от низа до самого верха. С ума сойти – он работал и при Полякове, и при Бу Андерссоне.

В 2005-м забравшие завод москвичи сняли его с поста гендиректора, но были вынуждены оставить во главе производства – сначала советником, потом вице-президентом. Когда посадили Николая Уткина и в Тольятти наступили смутные годы, Вильчик оказался фигурой, вокруг которой стали собираться разгромленные осколки городской элиты. Он кое-как сумел отвертеться от



поста мэра в 2008 году, не сумел отбиться от нагрузки в виде должности секретаря горотдела «Единой России», а в 2011-м охотно проиграл выборы в губдуму Сергею Андрееву.

Фигура Вильчика в истории Тольятти сильно недооценена, ее не успели осмыслить, эта тема еще ждет своего автора.

Игорь Есиповский, 2005–2006 годы. За 39 лет на ВАЗе сменилось шесть гендиректоров. И еще шесть – за последующие 11 лет. Контрольный пакет акций завода получила ГК «Рособоронэкспорт», и наступила эпоха варягов. Игорь Есиповский не успел сделать много. Он купил за счет завода снегоходы, квадроциклы, водные мотоциклы, «лендкрузеры», ездил по городу с «мигалкой» – явление в Тольятти ранее невиданное. Он заложил первый камень в завод двигателей (камень даже осыпали, но завод так и не построили). И уехал в Иркутск работать губернатором. Погиб в авиакатастрофе.

Владимир Артяков, 2006–2007 годы. Артяков проработал на АВТОВАЗе с декабря 2006 года по август

2007 года. При увольнении получил бонус – 1,5 миллиарда рублей. Ряд российских политиков потребовали эти деньги вернуть заводу. Вроде бы вернул.

Борис Алешин, 2007–2009 годы. Автор плана развития автомобилестроения в России. При нем господдержка автозавода была поставлена на широкую ногу. Деньги текли рекой, как и протекционистские меры правительства, однако предприятию это не помогло – чистый убыток завода по итогам 2009 года достиг 49,2 млрд руб., долг – 38 млрд руб. Ушел в отставку «по собственному желанию», вроде бы без бонуса.

Игорь Комаров, 2009–2013 годы. На момент назначения Комарова в «Ростехе» уже существовал план по продаже завода альянсу Renault-Nissan, поэтому вся его деятельность свелась к предпродажной подготовке АВТОВАЗа. Комаров четыре года расчищал завод от «непрофильных активов», после ушел в Роскосмос. Говорят, что его кандидатуру рассматривают в качестве Преемника.

Бу Андерссон, 2013–2016 годы. Колоссальные убытки, сокращение персонала, как следствие – социальная напряженность в городе, Андерссона сегодня можно ругать совершенно безнаказанно. Однако нельзя обойти вниманием тот факт, что швед привил АВТОВАЗу современную западную корпоративную культуру. На заводе слишком задержался дух «совка», что выразилось в грязных цехах, убитых туалетах и невыносимой тоскливости публичных мероприятий. Бу выветрил «совок» и поселил уверенность, что мы можем делать машины не хуже корейцев.

Никола Мор, с 2016 года. Нынешний гендиректор АВТОВАЗа пока не успел совершить нечто, что могло бы его однозначно характеризовать. Он не засовывает мусор в карманы начальников цехов, не ездит по городу с «мигалками», не делает громких заявлений. Такое ощущение, что он просто работает. И, наверное, это действительно то, что сейчас от него больше всего требуется.