

Виктор Николаевич родился 3 марта 1915 года в Томске. С 18 лет работал слесарем автобазы и учился на вечернем отделении Московского автомобильно-дорожного института. Диплом получил по специальности инженер-механик по эксплуатации автотранспорта. В 1938 году был призван на службу в армию и с первого до последнего дня войны находился в действующих частях в звании инженер-майора.

Фронтовые заслуги В. Н. Полякова отмечены орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», «За оборону Советского Заполярья».

Вся послевоенная биография Виктора Николаевича связана с автомобильной промышленностью. С 1946 по 1963 год работал на Московском заводе малолитражных автомобилей, пройдя путь от инженера-испытателя до директора завода. В 1965 году назначен заместителем министра автопромышленности СССР. С этой должности, имея огромный опыт руководящей работы, он возглавил грандиозную стройку в Тольятти.

Виктору Николаевичу Полякову соответственно поставленной задаче была дана огромная власть. И относился он к ней исключительно как к инструменту, позволяющему работать с полной отдачей, извлекая из нее единственную выгоду – пользу Делу. Управляя колоссальными денежными и материальными ресурсами, он не позволял себе получать премии, считая, что плата его соответствует его труду; имея в подчинении многотысячную армию специалистов, никого не давил своей редкой по тем временам должностью генерального директора. А если решительно вмешивался в судьбу человека, то только потому, что раньше всех умел распознать потенциал специалиста и направлял его на тот участок работы, где его знания могли быть востребованы в полной мере и поднять человека на новую, более высокую ступень профессионализма.

Решая в течение нескольких минут вопрос о строительстве новых объектов, принимая судьбоносные решения, например о создании первого в стране фирменного автосервиса или о строительстве города «без временных и барачных», он мог при обходе завода терпеливо выслушивать рядовых рабочих, мастеров, начальников участков о тех, казалось бы, мелочах, которые

мешали работать ритмично или вредили качеству. Он никогда не позволял себе спорить – слишком ценил время, чтобы ввязываться в дискуссии. Но всегда ухватывал дельные, продуманные предложения, даже высказанные на ходу, на коротких утренних «селекторах», и высоко ценил их. А получить одобрение у Полякова!.. Большой награды вазовцы не желали.

Поляков властвовал, даже не осознавая всей силы своего влияния на людей. Они добровольно и с достоинством принимали его решения, потому что доверяли его опыту и знаниям, потому что видели, чувствовали, понимали его нацеленность на конечный результат и постоянно убеждались в правильности и масштабности его мышления. ОАО «АВТОВАЗ» издал замечательную книгу «В. Н. Поляков глазами современников», в которой через близко знавших его людей раскрывается неординарный характер истинно великого человека. Для многих даже единственная встреча с ним меняла их отношение к делу и собственной личности, заставляла учиться, быть готовым к Поступку, к необходимости брать на себя ответственность. Сам Виктор Николаевич, создав предприятие мирового уровня, внедрил новый, вазовский, стиль работы, воспитав тысячи специалистов, своих каких-то особых заслуг никогда не признавал. «Вся история ВАЗа – это результат того состояния общества, которое существовало в то время. Все хотели жить лучше, иметь собственную благоустроенную квартиру, собственный автомобиль. И хотели работать для обеспечения этого лучше, производительнее, эффективнее», – говорил он в одном из интервью в 2001 году.

Именно эта нацеленность правительства страны, и прежде всего А. Н. Косыгина, на улучшение условий жизни и труда людей, повышение их благосостояния через создание предприятия мирового уровня и привлекла внимание Полякова. К тому моменту, когда в правительственных кругах сформировалась идея строительства ВАЗа, он хорошо изучил отечественные и зарубежные автопроизводства, знал, к чему надо стремиться, поэтому поехать на ВАЗ пожелал сам. Там открывались перспективы для воплощения накопившихся идей. Виктора Николаевича назначили генеральным директором строящегося завода. У Минавтопрома был выбор. На этот раз он оказался безошибочным: современный завод получил прогрес-



Поляков Виктор Николаевич



1915–2004

сивно мыслящего, уникального руководителя, умеющего одинаково плодотворно строить отношения с правительством и рабочими, местными властями и своими соратниками, советскими и иностранными специалистами.

До последних дней жизни первый гендиректор АВТОВАЗа работал на благо автопрома: с 1975 по 1986 год как министр автомобильной промышленности СССР, с 1986 по 2004-й как эксперт Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института, заместитель руководителя Московской дирекции АВТОВАЗа, начальник консультационно-экспертного отдела представительства АВТОВАЗа в Москве, советник в аналитическом центре АВТОВАЗа. Период его работы во главе автопрома – пик развития советского автомобилестроения. За одиннадцать лет Советский Союз прочно обосновался на шестом месте в мире по производству легковых автомобилей (после США, Японии, ФРГ, Франции и Италии). Объем ежегодного выпуска легковушек стабильно стал составлять порядка 1,3 миллиона штук. А общее количество транспорта, обновляющего автопарк страны, превысило два миллиона автомобилей. Последовательно развивались ВАЗ, КамАЗ, ЗИЛ, ГАЗ и другие автозаводы страны.

Виктора Николаевича Полякова, Героя Социалистического Труда, кавалера четырех орденов Ленина, боевых и трудовых орденов, почетного гражданина Тольятти и Самарской области, проводили в последний путь на девяностом году его жизни. До последнего дня он оставался верен своему Делу. И вот оно – здесь, навеки, навсегда. Лучший автомобильный завод в бывшем СССР и нынешней России. Более 25 миллионов автомобилей на дорогах планеты; Автозаводский район, сияющий огнями десятков тысяч квартир – тоже лучших в советские времена; кинотеатры, дворцы спорта и культуры, бассейны, стадионы, парки, скверы, школы, торговые центры... Неужели он все так и видел, когда почти полвека назад стоял со своими будущими соратниками в продуваемой всеми ветрами степи, рассказывал о перспективах и даже показывал, словно на видимом только ему макете: «А вот здесь будет...»? Наверное видел. Ведь это был Поляков, который умел мечтать и превращать мечты в реальность. А Волжский автозавод он всегда считал главным делом своей жизни.



Уникальные организаторские способности Виктора Николаевича, его знания, опыт, умение работать с людьми, распознавать и продвигать таланты позволили не только в кратчайшие сроки возвести автогигант, самое современное в СССР предприятие, но и воспитать огромную армию высококлассных специалистов и управленцев. «Школа Полякова» помогла выжить АВТОВАзу в сложных условиях постперестроечной экономики – работники компании и сегодня используют управленческие и технические решения, заложенные Поляковым. Первый эшелон будущих специалистов и руководителей Волжского автозавода Поляков набирал лично. Это были образованные люди из различных сфер производства, экономики, вполне состоявшиеся руководители, работники министерств и ведомств. Единственно важной рекомендацией было слово «профессионал». На заводе образовались группы специалистов, которых называли «ярославские», «ульяновские», «московские», «лесные братья» (белорусские): опираясь на плечо друга, им было легче в почти круглосуточной гонке и безумной ответственности за Дело. Особое





внимание Поляков уделял молодым руководящим кадрам, которые были более восприимчивы к новому и которые должны были составить менеджмент современного предприятия. Более двух с половиной тысяч инженерно-технических работников и около двух тысяч рабочих прошли стажировку за границей, в том числе на ФИАТе. Это были энергичные, активные молодые люди с большим потенциалом, стремящиеся к знаниям, к успеху. Многие из юных первопроходцев стали прекрасными руководителями на Волжском автозаводе, на других предприятиях города и страны, занимались и до сих пор занимаются наукой, бизнесом, политикой. Вазовская система подготовки кадров и профпродвижения дала прекрасные результаты. Память о выдающихся руководителях, талантливых инженерах, конструкторах живет в книгах, мемуарах, документах, бережно хранящихся в музее предприятия, в памяти сегодняшних вазовцев, среди которых есть представители уже третьего поколения.

