



— 2016 —

Николай Васильевич
ЛЯЧЕНКОВ



Экс первый вице-президент, первый заместитель генерального директора АВТОВАЗа, заведующий кафедрой прикладной экономики и управления производственными и социальными системами Международного института рынка г. Самары.

*Почетный гражданин г.о. Тольятти
(Решение Тольяттинской городской думы
№ 1070 от 18.05.2016)*

Николай Васильевич Ляченков родился 18 ноября 1937 года в селе Удельное-Нечасово Татарской АССР. В 1956 году с отличием закончил Горьковский автомеханический техникум, при этом за годы учебы освоил несколько рабочих профессий — в период летних каникул работал на Горьковском автозаводе (ГАЗ) токарем, фрезеровщиком, шлифовщиком. Потом три года служил в армии, а демобилизовавшись, сразу поступил в Горьковский политехнический институт на дневное отделение. Но вскоре перешел на вечернее — появилась возможность получить работу на ГАЗе, куда его приняли на должность инженера-конструктора. ГАЗ для Ляченкова был начальной школой профессиональной подготовки, а в 1961 году ему предложили перейти на строящийся Брянский автозавод (БАЗ), где создавалось производство автомобильной техники для обороны страны. Николай Васильевич предложение принял, а учебу продолжил в Брянском институте транспортного машиностроения, где стал одним из лучших студентов, и его фотография не сходила с доски почета вуза вплоть до завершения учебы. После окончания института встал перед выбором — поступать в аспирантуру, в чем настоятельно убеждал заведующий кафедрой, или продолжить работу на заводе. Выбор был сделан в пользу завода, в науку надеялся вернуться позднее, набравшись производственного опыта. Жизнь показала, что это был правильный выбор. На заводе к тому времени сформировалась мощная команда специалистов, приехавших с ЗИЛа, ГАЗа, МАЗа. Лучшей школы для молодого инженера трудно было представить, и Ляченков максимально использовал эту возможность для профессионального роста, став в 27 лет начальником конструкторского бюро, что для оборонного предприятия в то время было большой редкостью.

В 1966 году вышло Постановление правительства о строительстве ВАЗа, а в феврале 1967 года состоялась встреча Ляченкова с заместителем министра —

генеральным директором ВАЗа Виктором Николаевичем Поляковым. Эта встреча в корне изменила его планы и всю его жизнь. Беседа длилась ровно 30 минут. Поляков предложил ему перейти на ВАЗ на должность заместителя главного конструктора. Ляченков так вспоминает эту встречу: «Виктор Николаевич, я принимаю ваше предложение работать на ВАЗе, но при условии, что работать начну в той должности, которую занимаю сейчас, — начальник конструкторского бюро, не выше, чтобы у вас была возможность оценить меня как специалиста. А дальше — время покажет». Поляков было немало удивлен таким ответом. Большинство из тех, кого приглашали на строящийся Волжский автозавод, претендовали на более высокие должности, чем занимали на прежних местах. Но на этом и порешили.

В мае 1967 года Ляченков приступил к работе на ВАЗе, а вскоре его направили в длительную командировку в Италию на завод «Фиат» для работы в составе технической делегации по разработке и приемке технического проекта строящегося завода. Перед отъездом Поляков поставил задачу: «Работая над проектом, изучайте все тонкости процесса производства на „Фиате“, постарайтесь максимально подробно изучить структуру, организацию, методологию конструкторских и технологических служб не только на „Фиате“, но и на других фирмах».

Поляков заглядывал далеко вперед, понимая, что после реализации проекта, купленного за гигантские деньги у иностранной фирмы, ВАЗ не сможет самостоятельно развиваться, если его специалисты не научатся самостоятельно создавать такие проекты, поэтому каждый командированный специалист получал от него личное задание.

Ляченков по-видимому со своим заданием справился «на отлично», поскольку, вернувшись через полтора года из командировки, был назначен на должность заместителя главного инженера корпуса вспомогательных цехов (КВЦ), а дальше — заместителя директора, главного инженера, директора КВЦ. Занимался созданием и развитием станкостроения, производства специального технического оборудования, инструмента и оснастки, транспортных технологических систем. Под его руководством в КВЦ были сформированы мощные конструкторские и технологические службы, исследовательские лаборатории, современные компьютерные системы проектирования и управления производственными процессами. КВЦ стало получать государственные заказы на изготовление уникального технологического оборудования, не имевшего аналогов в стране. Таким образом реализовывался долгосрочный план Полякова по созданию собственных проектов. Для Ляченкова же решение масштабных производственных задач стало еще и хорошей базой для научных работ, которые потом реализовались в его научных диссертациях.

Затем последовало направление на двухгодичное обучение в Москву в институт повышения квалификации в группу подготовки директоров для заводов Министерства автомобильной промышленности. После завершения учебы Николая Васильевича назначили директором сборочно-кузовного производства ВАЗа (СКП). Это был период постановки на производство семейства автомобилей ВАЗ-2108, ВАЗ-2109 и «Ока». Благословляя Ляченкова на новую должность, теперь уже министр

❖ НАГРАДЫ И ЗВАНИЯ:

- Орден Трудового Красного Знамени
- Орден Октябрьской Революции
- Орден Дружбы народов
- Орден «Знак Почета»
- Лауреат Государственной премии Совета Министров СССР
- Профессор, доктор технических наук

Производство и наука для Ляченкова всегда были единым вектором движения. Производство выдвигало задачи, а наука помогала их решать.



автомобильной промышленности Поляков назвал главную задачу, которую необходимо было решить, — перейти на более высокий уровень качества автомобилей нового семейства. Для этого потребовалось разработать и внедрить принципиально новую систему управления качеством как на ВАЗе, так и на заводах-смежниках. На решение этой задачи были мобилизованы, опять-таки с помощью министра Полякова, огромные инжиниринговые ресурсы всех причастных к данной проблеме министерств и ведомств, что в конечном итоге и дало желаемый результат.

А дальше началась Горбачевская перестройка, вылившаяся в бесконечные митинги и забастовки, падение трудовой дисциплины в коллективах. На глазах рушилась, казалось бы, незыблемая система. В этих условиях от руководителей требовалось не потерять управление коллективами, не допустить хаоса. И это удалось.

Потом, по инициативе трудового коллектива, на предприятии прошли первые выборы генерального директора ВАЗа. Кандидатами на эту должность были выдвинуты несколько руководителей предприятия, в том числе Владимир Каданников и Николай Ляченков. В итоге генеральным директором стал Каданников, а Ляченкова срочно вызвали в Москву и предложили перейти на должность заместителя министра Министерства автомобильной промышленности. К искреннему удивлению руководства ЦК и министерства, он отказался от этого предложения и вернулся на завод. Ляченков вспоминал: «Я каким-то шестым чувством ощущал, что должно произойти что-то неизбежное, неповторимое в жизни страны, и боялся потерять опору-завод в надвигающейся неопределенности. Так все и случилось, через короткое время не стало ни министра, ни министерства, ни ЦК, а ВАЗ остался,

и я с ним». К тому же его назначили заместителем генерального директора по производству: В этой должности он встретил приватизацию, переход ВАЗа в ОАО «АВТОВАЗ», где последовательно занимал должности вице-президента по производству, по экономике и финансам, по маркетингу, торговле и техническому обслуживанию автомобилей, первого вице-президента — первого заместителя генерального директора.

Работая на этих должностях, Ляченков внес большой вклад в формирование и управление производственными системами, организацию взаимоотношений с поставщиками, развитие системы качества, отвечающей международным стандартам, координировал работу подразделений по созданию новых семейств автомобилей, формировал новые системы бюджетного управления, финансового обеспечения, реформировал товаропроводящую сеть, приведя ее в соответствие с условиями рыночной экономики. В должности первого вице-президента — первого заместителя генерального директора координировал работу подразделений по всем направлениям деятельности акционерного общества. С момента создания акционерного общества и вплоть до ухода с завода в 2005 году бессменно избирался в состав совета директоров и возглавлял в нем комитет по разработке программ развития и реформирования акционерного общества.

Решая сложные задачи по управлению автогигантом, Ляченков не прекращал заниматься научно-педагогической деятельностью. Он был инициатором создания в Тольятти филиала Самарского государственного аэрокосмического университета, в котором в течение 12 лет возглавлял кафедру машиностроения. За этот период филиал подготовил для завода сотни конструкторов, технологов, руководителей производственных структур, владеющих самыми современными инженерными компетенциями.

Производство и наука для Ляченкова всегда были единым вектором движения. Производство выдвигало задачи, а наука помогала их решать.

В настоящее время Ляченков является академиком Российской академии естественных наук (РАЕН), членом-корреспондентом Международной инженерной академии, членом диссертационного совета Тольяттинского государственного университета по присуждению докторских и кандидатских степеней, членом научно-технического совета при губернаторе Самарской области, членом консультационного совета при думе г.о. Тольятти.



1. Вручение Н.В. Ляченкову ордена Трудового Красного Знамени вторым секретарем Самарского обкома КПСС А.Н. Калининным
2. С.В. Кириенко, полномочный представитель Президента РФ в ПФО — на авто-салоне Нижегородской ярмарки, 2000 г.
- 3 На юбилее В.Н. Полякова
- 4 Посещение ВАЗа секретарем ЦК КПСС Е.К. Лигачёвым, 1987 г.