

Рядом с памятником

Президент ОАО «АВТОВАЗ» нарушил символическую тишину.

Имя этого человека стоит в одном ряду с основателями города. Виктор Николаевич Поляков стал духовным наставником для многих ветеранов завода. На заводе генерального уважительно называли Папой, а в Италии этот человек получил прозвище Гранде Капо - большой начальник.

ТИХИЙ МИТИНГ

Третьего марта на площади Полякова у здания заводоуправления прошла акция «Три минуты тишины», организованная советом ветеранов автозавода. Более тысячи человек пришло почтить память первого генерального директора и основателя АВТОВАЗа.

В минувшую среду было пасмурно и ветрено. У памятника Полякову собрались соратники Виктора Николаевича, его бывшие подчиненные, журналисты и милиционеры. Немногословная акция, по словам и.о. совета ветеранов АВТОВАЗа Юрия Целикова, имеет морские корни. «Когда судно терпит бедствие, в эфире объявляется три минуты тишины», - рассказал Юрий Кузьмич. АВТОВАЗу пора подать сигнал бедствия, в этом и заключается символическая акция, считает Целиков.

До начала митинга у бюста Полякова преклонил колено и возложил цветы один из бывших директоров АВТОВАЗа Алексей Николаев. Почтить память первого гендиректора пришел и нынешний руководитель завода Игорь Комаров. Топ-менеджер возложил цветы и сказал краткую речь, нарушив задумку организаторов. Позже президент завода встретился с ветеранами в музее АВТОВАЗа.

В этот день к памятнику, установленному в честь Полякова, ветераны возложили ярко-красные гвоздики, купленные, по словам Целикова, на «пенсионные деньги». После чего разделившиеся на группы заводчане вспоминали те дни, когда они работали с Виктором Николаевичем. Говорили о том, что он был гениальным руководителем, уделяя внимание обыкновенным людям. Проходя по территории завода, обязательно здоровался с каждым человеком. Пользовался настоящим человеческим авторитетом в кругу своих подчиненных. В общении с женщинами-работниками проявлял профессиональную корректность, ставил их на равные должности с мужчинами. Понимал, что женщина способна выполнять работу на том же уровне, что и мужчина.



Те девять лет, что управлял Виктор Николаевич, бывшие работники вспоминают с нежностью и любовью. Своим примером он показывал людям, как надо работать и жить.

На следующий день Юрий Целиков прочитал «ТО» свою эпитафию, которую назвал «Размышления у парадного подъезда заводоуправления. Разговор с памятником Полякову»:

*До чего же время быстротечно...
ВАЗ живет, и Вы на нем навечно.
В виде бюста, Вы, отец-создатель,
Издали, как летчик-испытатель,
А с тех пор, как Вы побронзовели,
Трудно Вас признать на самом деле.
Да и Вы бы не узнали свой завод.
Тут у нас такой «мудаворот».*
Что творим - не ведаем подчас.
О Создатель, вы простите нас.
Прим. «Муда» (яп.) - термин технологии бережливого производства, означает большие затраты, не создающие никакого эффекта.

БЕССЛАВНЫЙ ПУТЬ

Про самого Полякова и его стиль руководства написано много, и все авторы сходятся в одном - без этого человека не было бы завода, а значит, и Тольятти.

Накануне юбилея первого генерального директора автозавода в литературной гостиной Библиотеки Автограда прошла презентация книги «АВТОВАЗ и его время».

Примечательно, что этот труд стал юбилейным, пятидесятым произведением на книжной полке любителей истории автозавода. Мемуары автора «экономического чуда» АВТОВАЗа Петра Кацуры раскрывают подробности становления и выживания флагмана отечественной автопромышленности.

На мероприятии в Литературной гостиной ветераны завода вспоминали в том числе и команду Полякова, и стиль управления первого генерального. Многие считают, что феномен Полякова еще не раскрыт. Кацура в своей книге отметил «способность Полякова создать команду единомышленников, согласованный по тональности оркестр, способный виртуозно играть и в отсутствие дирижера». Сегодня на заводе не осталось и следа от поляковской команды. Завод влачит жалкое существование, а монокультура и методы управления первого генерального скоро канут в Лету.

Примечательно, что еще в 1996 году Поляков писал о потере самостоятельности отечественной автомобильной промышленности. Отказ России и АВТОВАЗа от собственного автомобилестроения Виктор Николаевич воспринимал как «самый бесславный путь».

Сегодня со страниц газет и экранов телевизоров на обывателя обрушился поток скабрёзных шуток и необоснованной критики в адрес завода и Тольятти. Между тем экономисты подсчитали, что АВТОВАЗ за время своего существования выпустил более двадцати раз. А по дорогам России и зарубежья бегает свыше 25 миллионов LADA. Почему никто не шутит о том, как Dacia Logan «поймал крышу» на тестах автоклуба ADAC (Германия)? Почему не сравнивают стоимость эксплуатации тольяттинского авто с «одноклассниками» иностранных производителей? Для чего пришел французский производитель на завод? И что такое АВТОВАЗ для «Рено»? Сегодня это вопросы больше риторические.

«Я верю в то, что и этот самый сложный период в своей жизни и руководство, и коллектив ВАЗа успешно преодолеют, что он останется флагманом отечественного, а не придатком иностранного легкового автомобилестроения», - писал Поляков («ВАЗ. Страницы истории. Книга первая»). Сегодня эти слова способны вызвать только неловкость.

Федор Быстров, Виталий Марков

ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ ПОЛЯКОВ

родился 3 марта 1915 года в г. Томске. Ушел из жизни 1 июня 2004 года. Герой Социалистического Труда, Почетный гражданин города Тольятти, Почетный гражданин Самарской области.

1930-1932 - ученик слесаря автошколы ФЗУ г. Москвы.

1932-1934 - слесарь автобазы Наркомтяжпрома г. Москвы.

1934-1937 - техник, мастер, заместитель начальника цеха АРЗ № 3 Мосавтотреста.

1934-1938 - без отрыва от производства окончил Московский автомобильно-дорожный институт.

1938-1946 - служба в армии. В годы Великой Отечественной войны командовал подразделениями автомобильных войск на Западном, Карельском фронтах.

1946-1958 - инженер-испытатель, начальник лаборатории, заместитель начальника цеха, начальник цеха, заместитель гл. конструктора, гл. инженер Московского завода малолитражных автомобилей.

1958-1963 - директор Московского завода малолитражных автомобилей.

1963-1965 - первый заместитель председателя, председатель Мосгорсовнархоза.

1965-1966 - заместитель министра автомобильной промышленности СССР.

1966-1975 - заместитель министра автомобильной промышленности СССР, генеральный директор Волжского автомобильного завода.

1975-1986 - министр автомобильной промышленности СССР.

1986-1992 - эксперт Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института.

1992-1993 - начальник консультационного отдела, заместитель руководителя Московской дирекции ОАО «АВТОВАЗ».

1993-1999 - начальник консультационного отдела, начальник консультационно-экспертного отдела представительства ОАО «АВТОВАЗ» в г. Москве.

1999-2004 - директор аналитического центра ОАО «АВТОВАЗ».

КОММЕНТАРИИ

ЮРИЙ ЦЕЛИКОВ, и.о. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ АВТОВАЗА:

- На мой взгляд и на взгляд актива совета ветеранов, акция прошла успешно. Главная задача была - собрать людей, которые уважительно относятся к памяти Виктора Николаевича. Люди покупали цветы для возложения на свои пенсионные деньги в отличие от руководства завода, которое на плечах ослабевших пенсионеров ввело в эту акцию: «битый небитого везет». Но нам это импонирует. Они прониклись идеей восстановления методов руководства Полякова. Что касается Комарова, то ветераны, которые там были, считают, что ему надо побольше жесткости поляковской и искренности в дальнейших делах. Если он проработает года три на заводе,

есть надежда, что завод будет поправляться. Я знаю, что французы в этот день также возложили цветы к бюсту Полякова в заводоуправлении. До прихода «Рено» цветы там стояли ежедневно. А с целью экономии и поиска средств на зарплату французским менеджерам уже два года не было ни одной гвоздики. Это позор.

ИГОРЬ КОМАРОВ, ПРЕЗИДЕНТ АВТОВАЗА:

- Мы отмечаем 95-ю годовщину со дня рождения Виктора Николаевича Полякова - человека, очень много сделавшего для страны, для развития советской и российской автомобильной промышленности. Работники АВТОВАЗа благодарны Полякову - он стал не только основателем автозавода, но и настоящим лидером многотысячного коллектива.