



Виктор Поляков родился в 1915 г. в Томске – старейшем образовательном и научном центре Сибири. В 20-е годы семья переезжает в Москву. Отец Виктора был бухгалтером, а мама учительницей, сам же он тяготел к технике.

В 15 лет, в возрасте, в котором большинство из нас просиживало штаны за школьной партой, Поляков пошел учеником слесаря в фабрично-заводское училище, после окончания которого 2 года работал автомехаником на автобазе. К моменту поступления на вечернее отделение

Московского автодорожного института Виктор «дослужился» до заместителя начальника цеха Московского автотреста. В 1938 году обладатель диплома инженера по эксплуатации автотранспорта отправился в Красную армию, в которой задержался аж до 1946 г., то есть на время войны и еще немного. В годы Великой

Отечественной он, согласно специальности, командовал в ремонтно-восстановительном батальоне. На гражданику Поляков ушел в звании инженер-майора.

Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За оборону Советского Заполярья».

ДИРЕКТОР НОВОГО ТИПА

После демобилизации он пошел работать на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) – первый автозавод, в судьбе которого ему предстояло сыграть большую роль. Когда инженер-испытатель Поляков пришел на МЗМА, на заводе полным ходом шла подготовка к выпуску первой советской малолитражки, претендовавшей на статус массового автомобиля – Москвич-400. Невероятная работоспособность, инженерный талант и организаторские качества за двенадцать лет выдвинули Виктора Николаевича на должность ни много ни мало директора предприятия. Позднее свершения Полякова на аналогичном посту в Тольятти как-то затмили его деятельность в Москве. Между тем время его руководства стало периодом зарождения автоспорта на столичном автозаводе, когда спортивные и гоночные «Москвичи» устанавливали всесоюзные рекорды и брали призы на первенствах страны. А автоспорт, как известно любому маркетологу, является наилучшей витриной автомобильного предприятия. Скромный и тихий с виду директор, даже на фотографиях старавшийся уйти на второй план (что редко удавалось из-за высокого роста), в отличие от многих «красных директоров» сталинской закалки всегда был предельно вежлив и корректен. Но при этом умел добиться от подчиненных выполнения абсолютно всех поставленных задач, какими бы заковыристыми они ни казались. Поэтому что мог заранее определить – выполнимо задание или нет, а затем подобрать идеального исполнителя. В верхах быстро заметили перспективного руководителя, представлявшего собой новый тип управленца, и уже в 1963 году Поляков был назначен председателем Совета Народного Хозяйства РСФСР, а через два года

– заместителем министра автомобильной промышленности. Казалось бы, сиди на месте и жди, когда придет пора пересесть в министерское кресло. Но карьере нашего героя были предназначены куда более крутые и интересные повороты, приведшие его в 1966 году на берега Волги.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ №1

В 1966 году Поляков был назначен директором нового автозавода. И не просто директором, а генеральным – раньше этой приставки удостаивались только главные конструкторы авиакосмических бюро. Что намекало на совершенно неземную важность происходящего. Дело в том, что к тому времени небывалый по своим размерам автозавод существовал только в проекте, а к следующему десятилетию должен был обеспечить страну сотнями тысяч легковых автомобилей. Видимо, от Полякова ожидали превращения в какого-то фантастического супер-менеджера со всеобъемлющим инженерным кругозором, умением подобрать лучшую во всем мировом автопроме команду и способностью мотивировать работников на достижение невероятных результатов. Что самое удивительное, первый в исто-

«...Тем, кто придет нам на смену, я желаю быть лучше нас, желаю им не поддаваться всесилью стяжательства...»

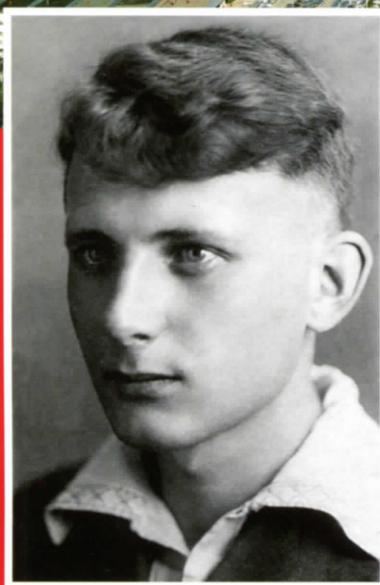


На голову выше всех

В СССР единицей времени, по плану отведенной на великие свершения, была пятилетка.

Строительство Волжского автозавода и запуск производства «Жигулей» уложились в три с половиной года.

Всем известно, что удалось это благодаря профессионализму и силе воли первого директора ВАЗа – Виктора Николаевича Полякова, которому в этом году исполнилось бы 100 лет. На самом деле он сделал гораздо больше. Один из лучших управленцев в истории страны, Поляков в кратчайшие сроки вывел всю отечественную автомобильную промышленность на современный виток развития. С которого ее не удалось сбить даже политическим и экономическим проблемам недавнего прошлого.



Виктор Поляков родился в 1915 г. в Томске – старейшем образовательном и научном центре Сибири. В 20-е годы семья переезжает в Москву. Отец Виктора был бухгалтером, а мама учительницей, сам же он тяготел к технике.

В 15 лет, в возрасте, в котором большинство из нас просиживало штаны за школьной партой, Поляков пошел учеником слесаря в фабрично-заводское училище, после окончания которого 2 года работал автомехаником на автобазе. К моменту поступления на вечернее отделение

Московского автодорожного института Виктор «дослужился» до заместителя начальника цеха Московского автотреста. В 1938 году обладатель диплома инженера по эксплуатации автотранс-

порта отправился в Красную армию, в которой задержался аж до 1946 г., то есть на время войны и еще немного. В годы Великой

Отечественной он, согласно специальности, командовал в ремонтно-восстановительном батальоне. На гражданику Поляков ушел в звании инженер-майора.

Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За оборону Советского Заполярья».

ДИРЕКТОР НОВОГО ТИПА

После демобилизации он пошел работать на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) – первый автозавод, в судьбе которого ему предстояло сыграть большую роль. Когда инженер-испытатель Поляков пришел на МЗМА, на заводе полным ходом шла подготовка к выпуску первой советской малолитражки, претендовавшей на статус массового автомобиля – Москвич-400. Невероятная работоспособность, инженерный талант и организаторские качества за двенадцать лет выдвинули Виктора Николаевича на должность ни много ни мало директора предприятия. Позднее свершения Полякова на аналогичном посту в Тольятти как-то затмили его деятельность в Москве. Между тем время его руководства стало периодом зарождения автоспорта на столичном автозаводе, когда спортивные и гоночные «Москвичи» устанавливали всесоюзные рекорды и брали призы на первенствах страны. А автоспорт, как известно любому маркетологу, является наилучшей витриной автомобильного предприятия. Скромный и тихий с виду директор, даже на фотографиях старавшийся уйти на второй план (что редко удавалось из-за высокого роста), в отличие от многих «красных директоров» сталинской закалки всегда был предельно вежлив и корректен. Но при этом умел добиться от подчиненных выполнения абсолютно всех поставленных задач, какими бы заковыристыми они ни казались. Поэтому что мог заранее определить – выполнимо задание или нет, а затем подобрать идеального исполнителя. В верхах быстро заметили перспективного руководителя, представлявшего собой новый тип управленца, и уже в 1963 году Поляков был назначен председателем Совета Народного Хозяйства РСФСР, а через два года

– заместителем министра автомобильной промышленности. Казалось бы, силы на месте и жди, когда придет пора пересесть в министерское кресло. Но карьере нашего героя были предназначены куда более крутые и интересные повороты, приведшие его в 1966 году на берега Волги.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ №1

В 1966 году Поляков был назначен директором нового автозавода. И не просто директором, а генеральным – раньше этой приставки удостаивались только главные конструкторы авиакосмических бюро. Что намекало на совершенно неземную важность происходящего. Дело в том, что к тому времени небывалый по своим размерам автозавод существовал только в проекте, а к следующему десятилетию должен был обеспечить страну сотнями тысяч легковых автомобилей. Видимо, от Полякова ожидали превращения в какого-то фантастического суперменеджера со всеобъемлющим инженерным кругозором, умением подобрать лучшую во всем мировом автопроме команду и способностью мотивировать работников на достижение невероятных результатов. Что самое удивительное, первый в исто-

рии страны генеральный директор эти ожидания полностью оправдал.

С 1967 года на окраине мало тогда кому известного Тольятти закипела работа по проектированию, строительству, монтажу оборудования и пуску завода. В рамках одного предложения кажется, что все эти стадии не заняли много времени, но они и в самом деле были проведены в беспрецедентно короткий срок. По ходу дела был оттранспортирован и новый жилой район для будущих работников завода со школами, садиками, спортивными ком-



плексами и домами культуры. Казалось, что Поляков одновременно существует сразу в нескольких местах – месит грязь на стройплощадках завода, договаривается в министерстве автопрома в Москве и требует выполнения всех обязательств от своих итальянских коллег в Турине – штаб-квартире «ФИАТа», нашего главного партнера по строительству завода и выпуску нового автомобиля. Уже в апреле 1970 года были выпущены первые «Жигули» – автомобили ВАЗ-2101.

Заданные Поляковым темпы работы изумляли руководство «ФИАТа», наблюдавшее за строительством в режиме реального времени. Что уж говорить о других представителях зарубежного автопрома. Руководитель известного автогиганта Генри Форд-младший, посетивший Тольятти в 1970-м году, не скрывал своего потрясения от увиденного, сказав, что «строительство завода в комплексе с городом не имеет прецедентов». Между тем, пятью годами раньше тот же самый Форд-младший предлагал Советскому Союзу построить завод за 5 миллиардов долларов – в то время эта сумма сильно превышала годовой оборот любой крупной компании мира. Та же работа по контракту с «ФИАТом» обошлась СССР в 1,85 млрд рублей. Но если бы Поляков не справился, руководству страны пришлось бы пойти на поклон к ушлым господам вроде Форда и, соответственно, на гораздо большие затраты.

НА ПЕНСИЮ УХОДЯТ СЛАБАКИ

Виктор Николаевич руководил своим детищем ВАЗом до 1975 года. Руководил не из кабинета – в течение недели он пешком обходил весь уже тогда немаленький завод, вникая абсолютно во все процессы. В результате производительность труда на ВАЗе в два раза превосходила производительность на любом другом предприятии страны. Но не в ущерб качеству: до сорока процентов «Жигулей» уходило за границу, где они славились своей надежностью при сравнительно невысокой цене. К 1975 году благодаря ВАЗу в СССР начали производить в три раза больше автомобилей, чем пять лет назад. Но как раз в этом году Полякову из Москвы поступило предложение: «ВАЗ ты поднял, поднимай теперь всю автомобильную промышленность СССР». Поляков все-таки стал министром автопрома. Тольятти он, разумеется, не забывал, что ему часто ставили в укор – ВАЗ и в самом деле продолжал развиваться гораздо интенсивней других автопредприятий страны. Чего стоит сенсационный внедорожник «Нива», в проекте возникший еще при Полякове и сошедший с конвейера в 1977 году. Но если обвинять Виктора Николаевича в подготовке на ВАЗе лучшей в стране команды спецов, то да – он виноват. Еще он виновен в том, что за годы его работы главой автопрома Советский Союз занял прежде недостижимое пятое место в мире по производству легковых автомобилей после США, Японии, ФРГ и Франции.

Уйдя из министерства в 1986 году, Поляков занимал скромную должность эксперта в том самом НАМИ – мозговом центре нашей автомобильной промышленности. В начале 90-х его компетентность оказалась незаменимой при подготовке производства автомобиля «Ока» в Елабуге, а затем – при восстановлении производства двигателей на КАМАЗе. В 1994 году, давным-давно перешагнув пенсионный возраст, Виктор Николаевич вернулся на АВТОВАЗ, возглавив консультационно-экспертный отдел. В следующем году он отказался от торжеств по случаю 80-летнего юбилея, заявив, что «не подарки и ордена, а нормальная работа родного завода является лучшей наградой за пройденный путь» – предприятие действительно испытывало в то время серьезные проблемы. Виктор Николаевич Поляков скончался в 2004 году в ночь, когда заканчивался его контракт с АВТОВАЗом – огромным предприятием, полностью обязанным своим появлением этому высокому во всех смыслах человеку.



1938–1946

Служба в армии, участие в Великой Отечественной войне. Воевал на Западном и Карельском фронтах.



1958–1963

Директор Московского завода малолитражных автомобилей. Начат выпуск «Москвича-407», на них заводская команда дебютировала на международных спортивных трассах. Появились открытый спортивный «Москвич-404», купе на базе «Москвича-402». Создается болид «Формулы-1».



1966–1975

Генеральный директор Волжского автомобильного завода. Параллельно в «голой» степи вопрос новый город – Автоград – численностью более 500 000 человек, со всей инфраструктурой.



1975–1986

Министр автомобильной промышленности СССР. Период его работы стал пиком развития отрасли. К 1980-м гг. по общему автопроизводству (по 2,2 млн в 1985 и 1986 годах) СССР занял пятое место в мире, уступая только Японии, США, ФРГ и Франции.

