

— 1995 —

Виктор Николаевич  
**ПОЛЯКОВ**

1915—2004



**Инженер, советский государственный деятель, министр автомобильной промышленности СССР, директор ВАЗА, депутат Верховного Совета СССР.**

Почетный гражданин г. Тольятти  
(Решение Тольяттинской городской думы  
№ 86 от 4.03.1995)



Виктор Николаевич Поляков родился 3 марта 1915 года в городе Томске, в семье служащего. Отец — простой бухгалтер, мать — учительница. В 1922 году семья переезжает в Москву. В 1930 году Виктор окончил семилетку, хотел идти учиться дальше, но из-за финансовых трудностей в семье решил побыстрее получить профессию, поэтому и поступил в фабрично-заводское училище автотранспортного профиля. В 1932 году успешно окончил его со званием автомобильного механика.

Первое рабочее место Виктора Полякова — автобаза Наркомтяжпрома, где он работал слесарем. Оттуда перешел на авторемонтный завод на Красной Пресне. Параллельно с работой учился на вечернем отделении Московского автомобильно-дорожного института и в 1938 году окончил его с дипломом инженера-механика по эксплуатации автотранспорта. В этом же году Поляков был призван в регулярную армию. Так вышло, что служба затянулась для него практически на восемь лет в связи с началом Великой Отечественной войны. Он служил в ремонтно-восстановительном батальоне Западного и Карельского фронтов. Закончив войну в звании майора, Виктор Поляков поступил на Московский завод малолитражных автомобилей испытателем. На МЗМА (впоследствии АЗЛК), где налаживал выпуск первых «Москвичей», он проработал семнадцать лет. За эти годы прошел путь от инженера-испытателя до директора автозавода. Любил и знал досконально легковой автомобиль.

В период с 1963 по 1965 годы Виктор Николаевич назначался заместителем председателя, а позже председателем Совета народного хозяйства Москвы.

Полным ходом шла подготовка документации, подбор площадки для строительства в Тольятти нового автомобильного завода. Виктору Николаевичу была близка концепция ВАЗА, ориентированного на завтрашний день советской автомобиль-

ной промышленности. В начале шестидесятых отечественный автопром производил около двухсот тысяч легковых машин в год, а здесь планировалось шестьсот тысяч только на одном заводе. Это была новая и масштабная задача. И Виктор Николаевич отправился к министру автомобильной промышленности А.М. Тарасову с предложением доверить именно ему это ответственное и довольно проблематичное дело. И настоял на этом. Его знания, азарт и его мощный потенциал были хорошо известны. В августе 1966 года Виктор Поляков был назначен генеральным директором строящегося ВАЗа, одновременно оставаясь заместителем министра автомобильной промышленности СССР (в этой должности он пребывал до 1975 года).

Именно на ВАЗе проявились яркий организаторский талант и широкая инженерная эрудиция В.Н. Полякова. Под его руководством был выполнен огромный объём работ, связанных с проектированием, строительством, монтажом оборудования и пуском завода. Умело, используя передовой опыт, В.Н. Поляков направлял и координировал труд коллективов сотен проектных, строительных, монтажных организаций, добиваясь своевременной и качественной сдачи объектов в эксплуатацию. Много сил вложил в оснащение завода самой передовой техникой. По инициативе Полякова осуществлялось последовательное освоение производства в условиях строительства, что позволило ввести в строй важнейшие объекты завода. В феврале 1970 года было начато изготовление первых деталей, а в апреле 1970 года — первых автомобилей с маркой ВАЗ.

Виктор Николаевич Поляков создал завод начиная от первого колышка в залужской степи до выпуска первых «Жигулей». А потом еще пять лет руководил предприятием, которое наращивало не только темпы производства, но и выпускало практически ежегодно новые модификации «Жигулей». В начале 1970-х годов на ВАЗе под руководством В.Н. Полякова началась интенсивная разработка конструкции полноприводного автомобиля «Нива», впоследствии завоевавшего популярность во всех странах мира.

К декабря 1973 года, когда правительенная комиссия приняла в эксплуатацию последнюю, третью, очередь автогиганта, ВАЗ уже выдал стране около миллиона автомобилей современного класса. В сентябре 1973 года «ноль третья» модель получила первую золотую медаль на международной автомобильной ярмарке. О качестве первых вазовских машин говорит тот факт, что до сорока процентов продукции завода уходило на экспорт. Производительность труда на ВАЗе превосходила производительность на других предприятиях страны. Зарплата рабочих превышала среднюю по стране. Руководство предприятия стремилось держать сравнительно невысокую продажную цену первых автомобилей, при том что эта цена обеспечивала стопроцентную рентабельность. Реализацией первого миллиона автомобилей завод окупил все расходы государства на строительство заводского промышленного узла. В том, что было обеспечено ускоренное освоение заводских мощностей,

## ♦ НАГРАДЫ И ЗВАНИЯ:

- ♦ Четыре ордена Ленина
- ♦ Ордена Трудового Красного Знамени, «За заслуги перед Отечеством» IV степени, Красной Звезды, Отечественной войны I степени
- ♦ Звание Герой Социалистического Труда
- ♦ Четыре золотые медали ВДНХ
- ♦ Медали «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За оборону Советского Заполярья», памятная медаль к 100-летию В.И. Ленина
- ♦ Почетный гражданин Самарской области