

**В среду, 16 ноября, исполнилось 70 лет ветерану ВАЗа Юрию Целикову – человеку, неоднократно вписывавшему свое имя в страницы истории завода.**

С 1972 года он работает на автогиганте в системе техобслуживания. По служебной лестнице поднимался быстро, однако открытость, прямота суждений и язвительный ум не позволили ему войти в состав заводского генералитета. Тем не менее Кузьмич (как называют его многие) возглавлял фирменный автоцентр, был президентом международной ассоциации дилеров. Еще отметился тем, что купил первую сварную «Калину», был одним из инициаторов отмечать день рождения завода 20 июля, а еще искал по стране первую «копейку», чтобы она заняла почетное место в вазовском музее.

Даже уйдя на пенсию, Целиков не успокоился – сказала «поляковская» закалка. Когда после прихода столичного менеджмента, над ВАЗом стали сгущаться тучи, он выступил в «Вольном городе» с резкой критикой в адрес новых хозяев завода. Одно из таких интервью в марте 2009 года буквально встряхнуло вазовскую высотку, ведь Кузьмич озвучил астрономические суммы зарплат топ-менеджеров, а также привел примеры их некомпетентности в управлении и желания выкачать из ВАЗа все, что можно. Целиков считает, что нужно придерживаться методов первого гендиректора Виктора Полякова и очень переживает относительно того, что завод врвет на куски французы, японцы и, самое главное, новые русские капиталисты. В одном из интервью он заявил: «Если бы нам в 70-е годы сказали, что через 40 лет ВАЗ будет принадлежать частным лицам – французам, думаю, что завод бы строили до сих пор».

Накануне юбилея мы вместе с Кузьмичом (а с «Вольным городом» он сотрудничает едва ли не с момента основания газеты) еще раз перелистаем некоторые страницы его биографии, а также напомним наиболее острые его высказывания.

Итак, слово юбиляру:

## РОДИТЬСЯ В ВОРОНЕЖЕ ПОМЕШАЛ ГИТЛЕР

– Я должен был родиться в Воронеже, но помешал Гитлер. Началась война, и я родился в теплушке на перегоне между станциями Карталы и Бреды Челябинской области. Родители ехали в спецшелоне, вывозившем в Новосибирск архивы воронежского НКВД и семьи чекистов. Мой отец, Кузьма Яковлевич, был старшим эшелона. Он был настолько занят работой, что не имел времени взглянуть на меня. Даже о том, что я подхватил в насквозь продуваемом вагоне воспаление легких, он узнал уже в Новосибирске, когда врачи сказали маме, что я, возможно, не жилец. Но обошлось.

В конце 1943 года наша семья вернулась в Воронеж, а в 50-м папу перевели служить в Куйбышев, и мы уехали туда. Там я окончил школу, институт, после чего уехал по распределению в Пермскую область на машиностроительный завод. Это был 1965 год. Все мне нравилось, но в один из приездов в Куйбышев мама сказала: «Ты где живешь? Ты в ссылке живешь. Думаешь только о себе. Мотаешься по командировкам, учишься в аспирантуре, о семье подумай: вода привозная, канализация выгребная».

Пришлось послушать маму, и в 1972 году (у меня тогда уже было двое детей) мы переехали в Тольятти, так как только здесь можно было относительно быстро получить квартиру. Я начал работать мастером входного контроля в сборочно-кузовном производстве ВАЗа.



# Кузьмич. Человек, который встряхнул ВАЗ

## С КАДАННИКОВЫМ ПОЗНАКОМИЛСЯ В ТЮРЬМЕ

– По производственной необходимости я оказался в центре запчастей, начальником которого был будущий вице-президент ВАЗа Александр Зибарев. Мы были неплохо знакомы. Он знал мой характер, стиль работы и неожиданно предложил перейти к нему. Трудно сказать почему, но я согласился. И не пожалел. Прошел по многим должностям, а когда создали фирму «АВТОВАЗ-запчасть», я был замдиректора. Работа была самая разнообразная. Помню, даже пришлось строить цех по изготовлению деревянной тары в белозерской тюрьме. С этой стройкой связана история нашего близкого знакомства с Каданниковым (ранее видел его только на совещаниях). Цех мы построили, он начал работать, но неожиданно встал, так как скопилось огромное количество невывезенных древесных отходов. Сложность была в том, что машины загружали вручную заключенные, и каждая проходила длинную и муторную процедуру проверки. Каданников тогда сказал Зибареву: «Целиков строил цех? Пусть Целиков и расхлебывает эту кашу!» И я придумал, как вывезти отходы. Мы закрыли всех заключенных на четыре часа в казармах и организовали «зеленую» улицу, чтобы можно было выезжать без досмотра. Каданников тогда не поверил, что это можно сделать, и приехал в тюрьму на своей новой «ноль третьей», самой «крутой» по тем временам машине. Тогда мы и познакомились близко.

Позже Зибарев предложил мне поучаствовать в выборах директора Восточного региона АВТОВАЗтехобслуживания. Директора автоцентров меня хорошо знали и выбрали своим руководителем. Мне подчинялись все центры от Камчатки до Вятки. А в 1996 году, когда ВАЗу нечем было платить зарплату рабочим, Александр Григорьевич предложил мне возглавить автоцентр «Тольятти-ВАЗ».

## КРАСНАЯ «КРЫША» БЕРЕЗОВСКОГО

– Тогда были красные (правоохранительные) и черные (бандитские) «крыши». Самый страшный удар заводу нанес ЛогоВАЗ Березовского. Он брал тысячи автомобилей на самых льготных условиях и подрывал всю нашу систему. ЛогоВАЗ был круче самой крутой бандитской структуры. Но «крышу» он имел красную. По образцу ЛогоВАЗа на тольяттинской площадке работало около пятисот фирм. Все это исчезло, когда мы сделали «кодекс чести»: создали ассоциацию дилеров, начали бороться за единые условия для всех, за прозрачность продаж. По моим сведениям, убытков у завода в это время было больше 10 миллиардов рублей.

## ВЕЛИКИЙ КОМБИНАТОР

– В 1996 году, когда возникли проблемы с выпуском на рынок автомобилей десятого семейства, мы с ассоциацией дилеров провели первый коротенький пробег на этих машинах в Отрядный. Потом ездили по столицам поволжских республик, но, пожалуй, самым уникальным получился автопробег по маршруту Остапа Бендера. Мы на 100 процентов использовали методику великого комбинатора. У меня был милицейский жезл. В составе пробега шла серийная машина с роторно-поршневым двигателем, выпущенная для милиции. Мы прошли Россию, Украину, Молдавию и Приднестровье без всяких виз и документов. Мы подходили к таможенным постам на границах ночью. Я возмущался, что пограничников не предупредили, говорил, что нас подняли по тревоге, давал телефоны их министра внутренних дел и Бориса Березовского (а он был тогда ответственным секретарем СНГ); звоните, мол. Обязательно добавлял, что, если не пропустят, я только рад буду, мне это уже все надоело. Милиционеры и таможенники бледнели, краснели, заикались, но, в конце концов, нас пропускали.

## Высказывания Юрия Целикова на страницах «Вольного города»

Мэр Уткин был такой... работающей птицей невысокого полета. Его потолок, как мне кажется, что-то вроде главного хозяйственника города. А как политик Николай Дмитриевич, к сожалению, очень слаб...

Представьте, в маркетинговой службе работают молодые специалисты, которые живут в Москве, но числятся на ВАЗе. Приезжают сюда раз в месяц. Им оплачивают дорогу туда-обратно, суточные. И они, живя дома с мамой и папой, получают все эти блага. Поэтому необходим еще один антикризисный шаг. Надо всему высшему руководству, кто получает зарплату больше 200 тысяч рублей в месяц, вменить в обязанность самим оплачивать свое проживание в пансионатах «Фортуна» и «Сосновый бор», самим оплачивать телехрани-тели, пересеть с иномарок на вазовские модели...

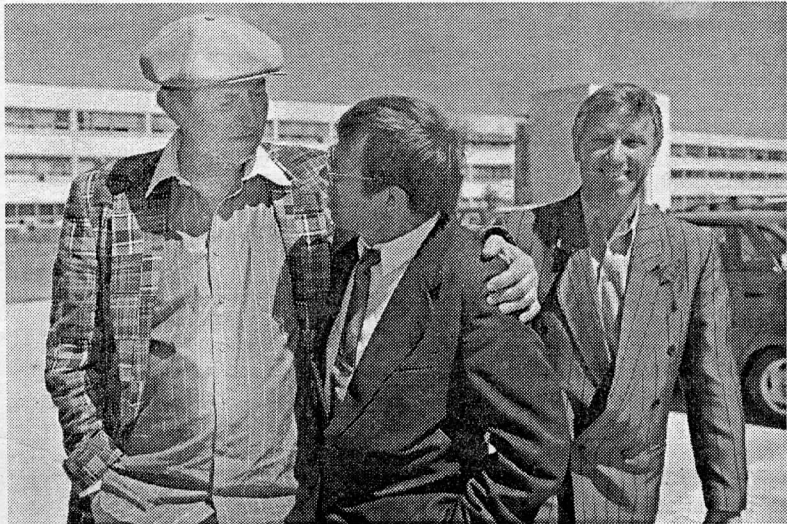
Мне говорят: «Кузьмич, ну, что ты лезешь в эти дела?» Но я же акционер. Хочу, чтобы завод всегда хорошо работал, пополнился бюджет города и области. При всей моей критике некоторых действий Алешина я уважаю этого человека. Он красиво говорит, умеет убеждать, великолепный теоретик. Правда, в его выступлениях не хватает эмоциональности. Ему бы с Жириновским на рыбалку съездить...

Почему бы не воспользоваться кризисом, не выкупить у готовящегося к банкротству «GM» нашу долю в совместном предприятии? А потом купить руководителям «GM-АВТОВАЗ» билет на самолет за счет СП, попрощаться и отправить их обратно в Детройт.

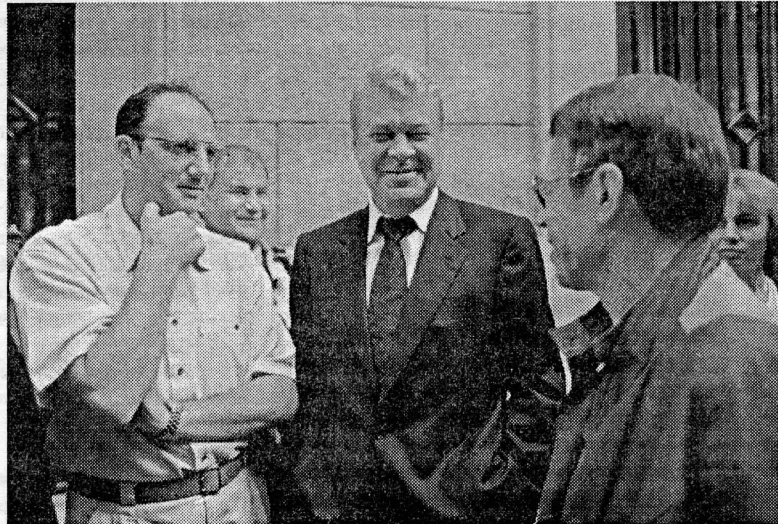
Над нами смеются те, кто на вазовских машинах уже давно не ездит! Если наши машины такие плохие, почему же сейчас народ бросился их покупать по программе утилизации? Мы выпускаем «рабочую лошадку», а «арабские скакуны» обитают на других «конюшнях». Конечно, наш автомобиль – это не «мерседес». Но ведь «мерседес» стоит миллион и больше...

Думаю, как минимум до президентских выборов 2012 года поддержка Путина заводу гарантирована. Хотя в том году, кроме выборов, будет 200-летие с момента прибытия в Москву делегации Наполеона. Что подготовят нам французы к этой дате, неизвестно...

Некоторые думают, что Целикова отодвинули от кормушки, и после этого он начал критиковать руководство. Я у кормушки никогда не был, по контракту работал единственным раз, когда являлся директором автоцентра. Мне, как и большинству ветеранов ВАЗа, горько и больно наблюдать процесс разрушения завода «непрофильным пассивом» и выходцами из «Росвооружения»...



С Евгением Евтушенко...



... и Владимиром Каданниковым