

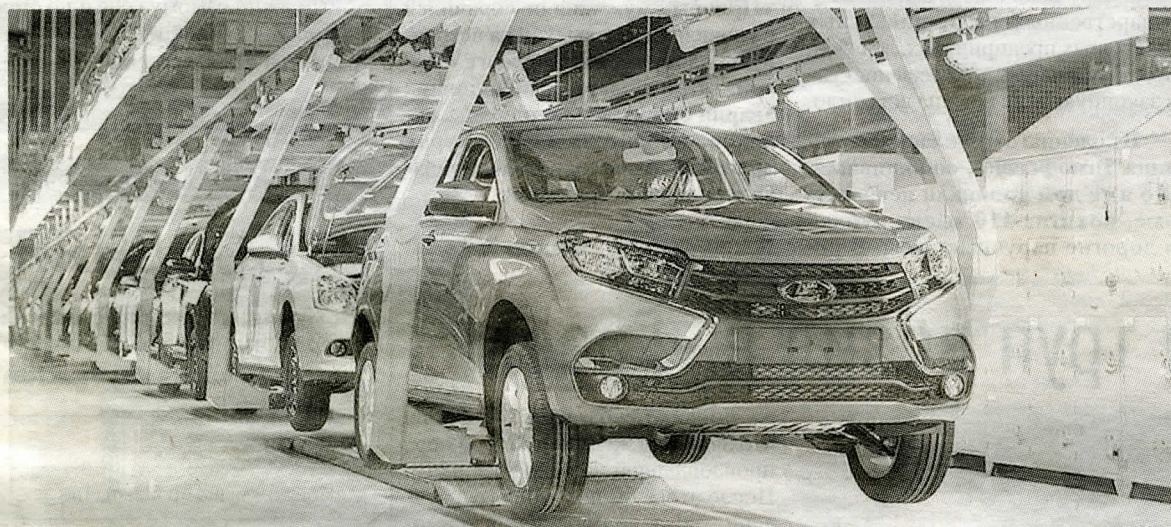
Откровенно

В преддверии Дня машиностроителя новостей, касающихся Волжского автозавода, достаточно много, причем все они позитивные. Предприятие вышло на безубыточность, презентовало новый внедорожник, произвело фурор на московском автосалоне, а друзья из «Рено» так испугались конкуренции с «Ладами», что решили убрать с российского рынка две популярные модели – «Логан» и «Сандеро». На днях мы встретимся с ветераном ВАЗа Юрием Целиковым, чтобы узнать, передалось ли ему праздничное настроение и что он думает относительно ближайших перспектив автогиганта.

– Юрий Кузьмич, действительно ли так сейчас все безоблачно на ВАЗе или просто нанятые заводом пиарщики хорошо отработывают свои гонорары, предлагая общественности увесистые порции позитивных новостей?

– Ситуация действительно благоприятная, правда, заслуга нынешнего руководства ВАЗа в этом не столь велика. По данным аналитического агентства «Авто-стат», в годы крупных выборных кампаний (особенно президентских) вливаются солидные деньги, даются льготы и автомобильный рынок оживает. Я ведь так и сказал Иву Каракатзанису: «Вам шибко повезло!» Другое дело, что благоприятной ситуацией нужно правильно распорядиться, что он и делает – старательно и аккуратно.

– Вы встречались с президентом ВАЗа?



– Да, он пригласил меня и еще нескольких ветеранов в ресторан на 24-м этаже вазовской высотки. Тепло с нами пообщался, рассказал о карьере, своей семье (у него две дочери и сын), произвел впечатление коммуникабельного, внимательного человека. Мы же всегда сравниваем руководителей. Так вот, Каракатзанис более человечен, нежели его предшественник Николая Мор. Думаю, что это не последняя встреча.

– Ну а какие-то злободневные вопросы успели ему задать?

– Конечно. Спросили: когда же наконец будет внедрена позаканная сборка автомобилей? А то получается, что дилеры заказывают конкретные машины, предлагая предоплату, а им все равно не дают и даже урезают квоты.

– Завод от предоплаты отказывается?

– Не отказывается он. Просто никаких льгот не делает. Дилерам же нужны конкретные модели, цвета и комплектации, но понимания

с вазовским руководством по этому поводу пока нет.

– И как отреагировал Каракатзанис?

– Пообещал разобраться. Кроме того, я немного упрекнул его за то, что в этом году день рождения ВАЗа (20 июля) прошел незаметно. Он попытался оправдаться, заявив, что праздник перенесли на день открытых дверей. Наверное, не знает, что в России дни рождения не переносят. Разве что посвященные им застолья. А еще убрали стоявшие на Южном шоссе баннеры, на

Муниципальное учреждение культуры
городского округа Тольятти
«Библиотека Автограда»
Зал
отраслевой литературы

Юрий Целиков: Сказал президенту ВАЗа, что ему шибко повезло...

которых было написано, что сила завода в характере, команде, истории... Получается, что обессилили завод?

– Про День машиностроителя хоть не забыли?

– Вроде бы нет. Пригласили ветеранов ВАЗа на концерт омского народного хора, да и в Самаре запланировано торжественное мероприятие. Кстати, вы знаете, с какого года отмечается этот праздник?

– Если честно, никогда не задумывался.

– Я нашел информацию, которая наверняка покажется интересной читателям. Оказывается, он отмечается с 1966 года на основании указа президиума Верховного Совета СССР, то есть неотъемлемо связан с Волжским автозаводом, решение о строительстве которого было принято примерно в те же сроки. Документальных свидетельств того, отмечался ли праздник на ВАЗе в 1967 году, я не нашел, а вот в 1968-м точно мероприятие состоялось, и даже Виктор Поляков выступил с речью перед строителями завода. Кстати, до 1991 года день рождения завода отмечался в последнее воскресенье сентября параллельно с Днем машиностроителя.



Откровенно

«Окончание. Начало на стр. 1»

– Компания «Рено» объявила, что будет убирать с российского рынка две свои популярные модели – «Логан» и «Сандеро», освобождая тем самым ценовую нишу для вазовских моделей. Благородный жест или очередная хитрость французов?

– Не так все просто, как может показаться на первый взгляд. С того момента, как на заводе начали осваивать контрактную сборку есть выпускать иномарки, затраты на электроэнергию, воду, канализацию, вентиляцию, уборку и другие общезаводские нужды закладывались лишь в стоимость машин, выпускаемых под брендом «Лада». Партнерам из «Рено» это было удобно, однако параллельно они выполняли и другую немаловажную функцию – выживали модели «Лада» с главного конвейера.

Сейчас, после снятия «Приоры», их там почти не осталось – лишь «Икс Рей» да внедорожник «4x4», выпускаемый по сокращенной программе. Понимаете, к чему я клоню? Перекаладывать цеховые затраты на наши модели стало малоэффективно. Кроме того, «Логан» в последнее время стал утрачивать позиции на авторынке. Да и российское правительство усложнило задачу французам, отменив льготы на ввоз импортных комплектующих. Поэтому не стоит говорить ни о каких благородных жестах. Финансисты «Рено» все грамотно рассчитали. Вы же знаете, что «Ниссан» почти полностью избавился от вазовских акций, так что, можно сказать, французы в одиночку правят бал, заботясь в первую очередь о своей продукции.

Кстати, очень жаль, что сняли «Приору». Не вовремя, ведь она до сих пор популярна в Средней Азии и Закавказье, да и в России тоже её хорошо покупали, особенно в южных регионах. Бу Андерсона удалось убедить в том, что, пока есть спрос, снимать не надо, ведь это помимо прочего приведет к ослаблению российских предприятий, занимавшихся поставкой комплектующих. Локализация-то у «Приоры» была едва ли не самой высокой среди всех вазовских моделей. Понятно, что жизнь диктует свои условия. Мы же строим капитализм, правда, он пока получается криминально-кланово-семейным.

– Какое у вас впечатление от нового вазовского внедорожника? Говорят, что он произвел фурор на московском автосалоне, хотя скептики предлагают дождаться и посмотреть, какой станет серийная версия этого автомобиля.

– Новый подход к внешнему виду «Лады 4x4», конечно же, ра-

дует. Все-таки более сорока лет эта модель выпускается, и пора уже её существенно обновить. Знаю, что Андерссон, Мор и Каракатзанис очень тепло относятся к внедорожнику, именно его, а не «копейку», считая иконой ВАЗа. Кстати, представленную на автосалоне модель успел оценить и покойный ныне создатель «Нивы» Петр Прусов, с которым главный заводской дизайнер Стив Маттин советовался по поводу того, каким должен быть вазовский внедорожник нового поколения.

– Получается, что не зря называли известного дизайнера?

– Да, он приложил руку к тому, чтобы облик вазовских ма-

Или еще один пример, от него хочется одновременно смеяться и плакать. В дилерских центрах установлены специальные металлические стойки, в которые вкладываются прайс-листы и рекламные буклеты. На заводе так озадачились дизайном, что уже четвертую версию этой стойки предлагают, меняя высоту, ширину или наклон. Все бы ничего, однако покупать эти стойки заставляют по 15 тысяч рублей за штуку, хотя ей крайняя цена – две тысячи. Некоторые дилеры решили сами делать эти стойки, однако на ВАЗе стали придираться, видимо, злясь, что деньги не попадают к ним в карман.

телем столичного мэра Собянина.

– Ну разве плохо, что через ВАЗ прошли такие кадры?

– С одной стороны, конечно, хорошо, поскольку завод неразрывно связан с политическими процессами. С другой, напомним, что одно из самых затратных направлений в работе ВАЗа – кадровая политика. Через завод пропускают большое количество родственников, друзей и знакомых, давая им возможность поправить материальное положение. Этим же заразились французы с японцами, которые получают в Тольятти сумасшедшие зарплаты. За аналогичную работу россиянам здесь платят в 4-7 раз меньше, чем

десяти... Подчеркну, речь идет не о доверии к заводским представителям, а об отношении к «Единой России». Я уверен, что реформу нужно было готовить иначе, увеличив возраст выхода на пенсию только государственным служащим, а также богатым людям, чтобы они плюсом к своим прибылям пенсию не получали. И так в роскоши купаются. Ни в коем случае нельзя было трогать женщин. В итоге получилось, что с такой политикой единокороссы сами себе выстрелили в ногу и теперь хромоют. Сейчас надо либо название менять, либо руководство...

– Либо возвращать Меркушкина, который со своим админи-

Юрий Целиков:

Сказал президенту ВАЗа, что ему шибко повезло...

шин приблизился к иномаркам. Возьмите хотя бы «Весту кросс», на которой и по Европе не стыдно прокатиться. Кстати, в интернете можно найти видеоролик, где Стив Маттин прыгает в воздух, разводя руки и ноги в виде буквы «икс». Таким способом он рекламирует новый вазовский стиль, хотя мы привыкли к тому, что «икс» – это неизвестность.

– Знаю, что за последние месяцы вы несколько раз ездили в Москву на заседания федеральной антимонопольной службы, где рассматривались допущенные Волжским автозаводом нарушения. Можете рассказать, чем дело кончилось?

– Основной вопрос касался координации ценовой политики дилеров при техническом обслуживании автомобилей. Заседания ФАС несколько раз переносили (из-за чемпионата мира по футболу и корпоративного отпуска на ВАЗе), так что у представителей завода было достаточно времени, чтобы устранить основную часть имевшихся недочетов. По неофициальной информации, от определенных структур поступила рекомендация уладить ситуацию мирно (без скандалов и штрафов), поскольку завод сейчас на подъеме и антиипри ему не нужен. Как бы там ни было, но дело закрыли, так что представители ВАЗа могут вздохнуть спокойно.

– Волжский автозавод вышел на безубыточность. Как думаете, это явление временное или худшее уже позади, и теперь предприятие обречено на то, чтобы быть прибыльным?

– Я бы обратил внимание на то, за счет чего ВАЗу удалось добиться таких показателей, ведь здесь немало особенностей и странностей. Прибыль завода растет, а маржа дилеров уменьшилась почти в полтора-два раза. Мало того, с них постоянно пытаются что-то дополнительно поиметь. Могу озвучить последний пример. Раньше (еще со времен СССР) завод бесплатно предоставлял дилерам программное обеспечение для проведения гарантийных работ, а сейчас за него ежеквартально просят примерно по 20 тысяч рублей. То есть в год получается 80 тысяч, а если умножить эту цифру на общее количество дилеров (их около трехсот по всей стране), то получатся хорошие деньги.

– Стало известно, что бывший вазовский руководитель Игорь Комаров, в последнее время возглавлявший Роскосмос, сменил Михаила Бабича на посту полномочного представителя президента в Приволжском федеральном округе. На мой взгляд, это повышение...

– Так же считают и многие ветераны завода. Лишь те, кто в свое время пострадал от решений Комарова (ведь именно при нем на ВАЗе начались массовые сокращения), считают, что его, наоборот, понизили, поскольку он не справился с космической отраслью. Как бы там ни было, а это назначение может быть полезно для завода, на котором он рабо-

иностранным специалистам. Такая вот математика. Также не будем забывать, что вахтовый метод управления заводом, от которого отказываться никто не собирается, требует колоссальных затрат. Каждую неделю десятки руководителей выезжают в Москву.

– От дел заводских предлагаю перейти к городским. Закономерны ли, на ваш взгляд, результаты выборов в тольяттинскую думу, на которых «Единая Россия» потерпела поражение?

– То, что эта партия рано или поздно начнет пускать пузыри, я никогда не сомневался. Единственное, что меня немного расстроило, так это плохие результаты кандидатов-единокороссов от

стративным ресурсом мог добиться положительного результата даже в сложнейших ситуациях...

– Думаю, что сейчас и Меркушкин бы не помог.

– Ходят слухи, что после этих выборов в Тольятти может смениться мэр. Вы лично как к Сергею Анташеву относитесь?

– Мы с ним почти не встречались, разве что на каких-то мероприятиях. Он своей осторожностью все больше Пушкина начинает напоминать. Дай Бог, что бы не обиделся сам на себя и не ушел. Мое мнение – пусть останется, тем более что человек уже освоился и неплохо работает, удовлетворяя себя и собранную команду.



Напомним, что одно из самых затратных направлений в работе ВАЗа – кадровая политика. Через завод пропускают большое количество родственников, друзей и знакомых, давая им возможность поправить материальное положение. Этим же заразились французы с японцами, которые получают в Тольятти сумасшедшие зарплаты. За аналогичную работу россиянам здесь платят в 4-7 раз меньше, чем иностранным специалистам.

тал, и города, в котором он жил. Вредить уж точно не будет, а не исключено, что чем-то поможет.

– Как думаете, кто все-таки продвигает Комарова? Ведь в Роскосмосе он действительно ничем особым не отличился, так что повышение может быть связано разве что с влиянием определенных сил. Чувствуется рука Сергея Чemezова?

– Не исключаю, поскольку Чemezов приближен к президенту. Впрочем, есть и иные силы (в том числе имеющие отношение к ВАЗу), которые могли оказать влияние. Помните мою эпиграмму:

ВАЗ – академия наук.

Трамплин во власть

для левых рук.

Так вот, в истории с Комаровым мы получили этому очередное подтверждение. А есть и другие примеры: Алексей Криворучко, который стал заместителем министра обороны, или Максим Ликсутов, являющийся замести-

Волжского автозавода. Я все-таки думал, что из десяти человек хотя бы четверо пройдут, но в итоге в думу попал лишь один – Николай Остудин. Вполне бы могли пройти Николай Карагин и Андрей Романов, если бы не были членами «Единой России».

– Простите, но если бы они не были её членами, то, скорее всего, вообще бы в выборах не участвовали... Вы представляете их в каком-то ином качестве?

– Могли бы пройти как самовыдвиженцы.

– Достаточно спорно. Во всяком случае, никто из самовыдвиженцев в думу не пробился. Многие горожане целенаправленно шли голосовать за КПРФ (даже не зная имен кандидатов), чтобы выразить протест последним решениям правительства, которые поддержала «Единая Россия»...

– Да я понимаю. Просто надеялся, что Волжский автозавод будет лучше представлен в думе. А получилось, что один человек из

– А как же удовлетворенность населения?

– А его удовлетворить никогда и ни у кого не получится. Все ищут, за что бы зацепиться.

– Что ж, хорошо побеседовали. Осталось только поздравить заводчан и всех жителей Тольятти с наступающим Днем машиностроителя.

– Автомобилестроение – это лишь треть от всего машиностроения, но, пожалуй, самая важная. Так что отмечать, безусловно, нужно достойно, но скромно, не забывая о том, в какое время живем.

Желаю всем не унывать, как можно реже обращаться к медикам, которые теперь не помощь оказывают, а услуги, а еще – чтобы в семьях было как можно меньше потрясений. Кстати, последнее относится и к Волжскому автозаводу, который за последние 10-15 лет потрясло изрядно.

Беседовал
Андрей ЛИПОВ