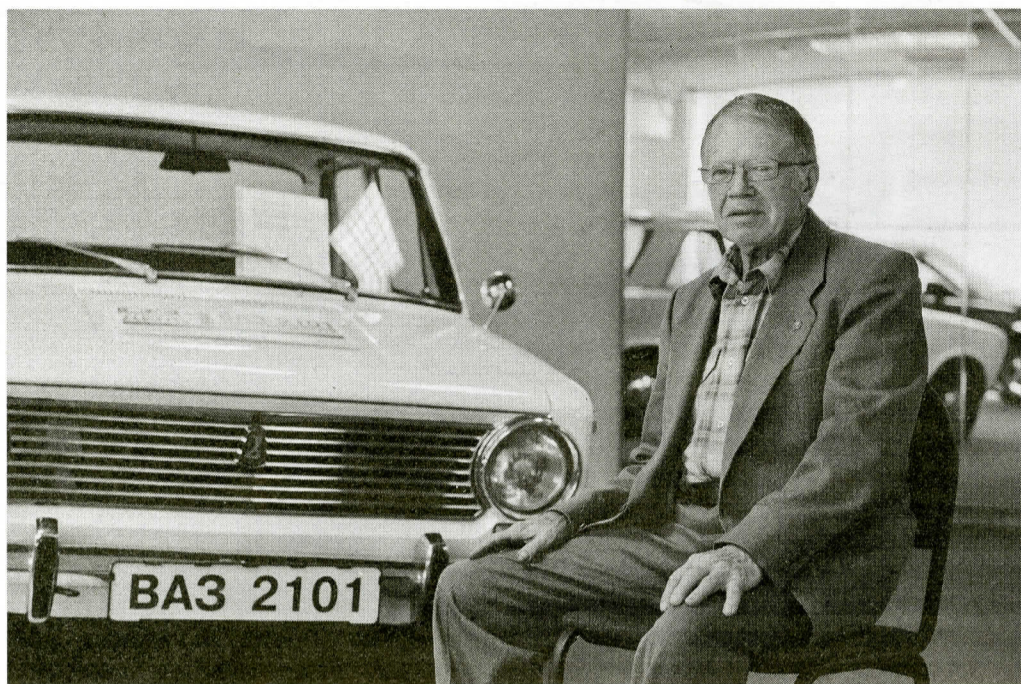


50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Известный в Тольятти остроумец и критик современности Целиков отложил своё острое перо, чтобы рассказать «Волжскому Автостроителю», как инженер-конструктор превратился в изобретателя выходов из безвыходных ситуаций, отыскал первый серийный ВАЗ-2101, завёл дружбу со знаменитостями, помог развитию коррупции и предъявил дикому автомобильному рынку 90-х шахи и МАД. На интервью Юрий Кузьмич приехал пунктуально, одарил редакцию душицей к чаю с дачи щедро, на вопросы отвечал спонтанно, экспрессивно. Не без фирменных прямолинейных рифм.

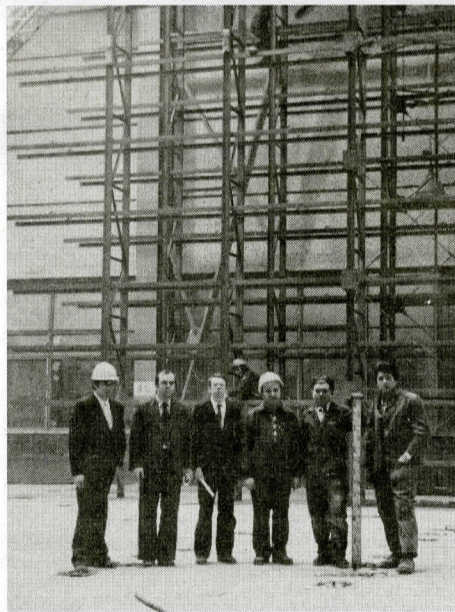
СОВЕТСКАЯ ФАНТАСТИКА

– Юрий Кузьмич, летом 1965 года вы окончили Куйбышевский политехнический институт и получили диплом инженера-механика. Через год было принято постановление о строительстве автозавода в Тольятти. До вашей встречи оставалось шесть лет, которые отменились для ВАЗа веками: запуск КВЦ, старт серийного производства машин, сдача в эксплуатацию первой очереди, решение создать сеть «АвтоВАЗтехобслуживание»... Вы шли работать уже на знаковое предприятие. Что влекло сюда? Были карьерные амбиции и ожидание, что профессиональная жизнь станет неотделимой от личной?

– После института работал на Юго-Камском машиностроительном заводе. Вёл активную жизнь: был внештатным секретарем райкома комсомола (приглашали штатным, но я за общественную работу деньги не получал и получать не собираюсь), занимался рационализаторством и изобрета-

РИФМА К ВАЗУ

тельством. Первое авторское свидетельство в истории завода – моё. Конструировал нефтепромысловое оборудование. Основное направление – запорная арматура на скважинах. Ездил в командировки очень много, во все нефтяные края. Семье помочь приглашал родственников. И вот я, аспирант Азербайджанского института нефтяного машиностроения, на нефтепромыслах в Татарии, заканчиваю испытания опытного образца фонтанной арматуры для условий ядерной войны. Когда на заводе увидели, что такое возможно, в моей заявке на авторское изобретение стало более десяти человек, я среди них последний. Вернулся домой с решением бросить изобретательство. И мама встретила укором: «В посёлке вода и газ привозные, ты мотаешься по всей стране. Думаешь о судьбе своих детей?» А Волжский автозавод уже гремел. С нашего выпуска там было много народу. Написал письмо однокурснику – Александру Зибареву.



Приехал по его приглашению посмотреть Тольятти в 1971-м: тут такие дела крутятся! Решил переезжать. Оставил документы другому другу, но тот их потерял. Не дождавшись вызова, явился на новый, 1972 год. Попытался устроиться через кадры – безуспешно. Отец посоветовал обратиться к возглавлявшему тогда в Тольятти КГБ Вениамину Ефимовичу Кожемякину (в Куйбышеве мы жили в одном доме). После звонка меня оформили мастером входного контроля СКП.

Семья в Аксае, я – в первом комплексном общежитии ВАЗа. Сосед по квартире любил выпить – приходилось как можно меньше бывать там. Даже ночевал в боксе входного контроля: брал бритвенный прибор, обедал в заводской столовой в первую смену, ужинал во вторую, спал на автомобильных сиденьях. Быстро вник во все дела в СКП. И вдруг появляется Зибарев, возглавивший управление обеспечения распределения запчастей, зовёт к себе: «На новом месте проблем выше крыши. Ты – мастер их решения». (Я и

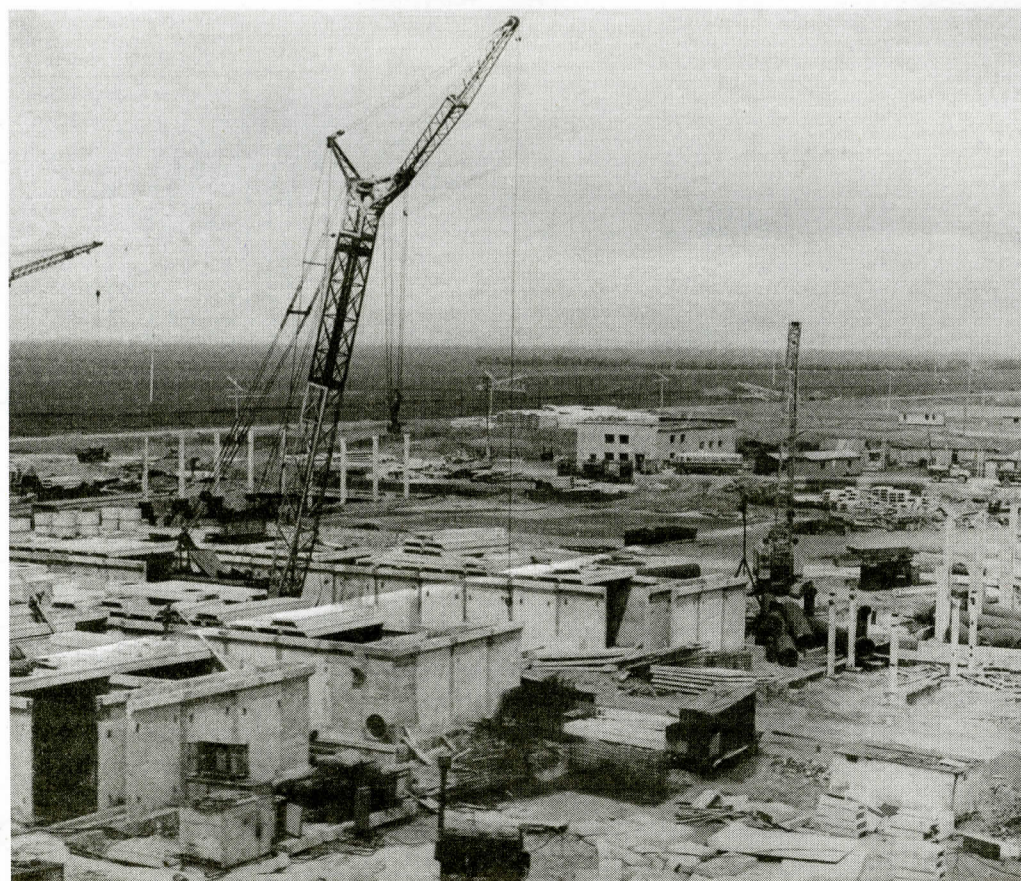
в институте занимался всяким творчеством). Начальник Анатолий Иванович Васильев меня не отпускает, собрал партбюро: «Не прошло пять месяцев, а вы уже на другое место. По блату устроились?» Говорю: «По знакомству. Как и вы все». И добавил, что у Васильева ничему, кроме нецензурной брани, научиться не могу, а ей владею на высоком уровне. И меня отпустили в УОРЗЧ, временно размещённое в прессовом производстве. С того периода – знакомства с Поляковым, Башинджаганом, Житковым: они иногда поздно вечером приезжали, а я там ночевал: в ЦЗЧ же сиденья тоже есть!

– Вы сказали, вас поразило, какие дела в Тольятти крутятся. Что впечатлило?

– Меня Зибарев провёл по КВЦ, а мы же инженеры-механики: станки и инструменты – наша специальность, в дипломе я машиностроительный цех проектировал. Увидел, что в Советском Союзе есть такого уровня технологии и организация производства: КВЦ был суперсовременным заводом инструментов и оснастки. Прошёл и по главному конвейеру. И посмотрел, как люди обедают: за 20 минут тысячи человек. Для СССР это была фантастика. Поэтому загорелся переехать в Тольятти. Кроме того, поразило, что можно получить квартиру значительно быстрее, чем на других предприятиях.

– А как из УОРЗЧ перешли в сферу техобслуживания?

– Когда достраивали центр запчастей №2 и меня перевели в фирму «АвтоВАЗзапчасть», вышло постановление о создании НТЦ. Каданникову при встрече в московской дирекции сказал: снилось, строю научно-технический центр. Владимир Васильевич ответил: «Сон в руку» – перевёл зам главного инженера ОПП НТЦ, где начинал строительство объектов НТЦ. Ездил на велосипеде, привёз мебель с дачи, строительный вагончик с ЦЗЧ-2. Подключились к фонарному столбу: в вагончике свет загорался, как только загорался на улице – работали до глубокой ночи. И когда корреспондент газеты «Гидростроитель» спросил, с чего начиналась стройка НТЦ, ответил «От фонаря». Тогда добился первоочередной прокладки бетонной дороги вокруг будущих корпусов, вывоза чернозёма за Московский проспект – всё это сократило сроки строительства. Всегда изобретательством занимался – поиском выходов из безвыходных положений. И вдруг звонит Зибарев: «Выборы директора восточного региона «АвтоВАЗтехобслуживания». Хотел бы поучаствовать?» На стройке уже всё наладили, тут – новое абсолютно дело. И на собрании большинство директоров автоцентров Сибири, Урала, Дальнего Востока проголосовали за меня. Регион был на последнем месте в рейтинге из пяти, со мной перешёл на третье.



АВТОМОБИЛИ СКРОМНЫХ ДОХОДОМ И ЧЕСТНЫХ

– Чем запомнилось начало производства ВАЗ-2101?

– Выписывал газеты и отслеживал новости про ВАЗ, особенно после того, как побывал на заводе. Первый автомобиль вышел к 100-летию Ленина. Меня к этой дате на Юго-Камском машиностроительном наградили медалью «За блестящий труд», которой здесь награждали целую группу.

После начала продаж «единички» поразило, что в Тольятти стали ездить знаменитейшие люди: поэты, писатели, артисты – завод притягивал, как магнит, потому что купить автомобиль в СССР было сложно. Кроме этого благодаря ВАЗу многие продвинулись по служебной лестнице: «ВАЗ – академия наук, / Трамплин во власть для ловких рук».

Но к ВАЗ-2101 относился с великим почтением. В музее предприятия четыре автомобиля этой модели, к трём имею непосредственное отношение.

Если помните, 19 апреля 1970-го выпустили опытные образцы, которых сейчас нет. (Спрашивал Полякова, почему не сохранили – «Было не до этого».) Серийное производство началось в августе. И вот Юрий Гейко из «Комсомольской правды» объявляет поиск самого старого ВАЗ-2101, который был бы на ходу и имел бы минимум изменений. В обмен обещает новую машину. Последовали десятки тысяч писем. Из историй возможных претендентов на победу «Комсомолка» отобрала несколько десятков. В них были номера двигателя и шасси, но не «номер для запчастей», конвейерный. Была зима. Поехал проверять автомобиль в посёлок Управленческий. Еле уговорил хозяйку открыть дверь, вместе с её племянником и ветераном ВАЗа Игорем Быстрицким откопал гараж от снега, выкатил машину, открыл капот, протёр табличку с номером для запчастей от пыли, грязи – шесть нулей и один. Самый первый ВАЗ-2101, с которого началась маркировка выпуска автомобилей, нашёлся! В музее сказали: не может быть, это подделка. Организовал проверку в исследовательском центре, привлекал криминальную милицию – всё подтвердилось: первый автомобиль, проданный в августе 1970-го, главная «копейка».

Вторая – 100-тысячная, которую Артяков решил передать в управление делами президента РФ. Спасал её вместе с Ясинским. После моей эпитафии, которая наделала шума, автомобиль вернули.

А третья «копейка» – на которой чехи вокруг света проехали в 2018 году. Уговорил их передать машину в музей.

Сам, конечно, хотел иметь ВАЗ-2101. Но денег не было. Тогда, чтобы купить машину, почти 5000 рублей нужно было. Лишь в 1991-м приобрёл ВАЗ-2104, универсал. С его помощью начал строить дачу. Но когда меня спрашивали, какая самая лучшая машина, всегда отвечал, служебная.

– Вы часто критикуете АВТОВАЗ, а его автомобили?

– Пришлось ездить на всех моделях ВАЗа, даже на праворульных, – всегда относился к ним с уважением. До сих пор считаю, что автомобили ВАЗа – самые лучшие в мире для начинающего водителя: дешево стоят (ты обязательно стукнешься, оцарапнешься) и хоро-

ши, чтобы начать изучать устройство машины (ты обязательно столкнешься с неисправностями, которые должен устранить сам). С иронией относился не столько к автомобилям, сколько к связанным с ними особенностям. Например, после появления календаря, где «Калина» сфотографирована со стороны багажника, и слоган гласит «Наш город, кажется, влюбился», написал: «Влюбился город – Бога ради! / Но почему влюбился сзади?» И на элементы качества эпитафии есть. Но к автомобилям я относился и отношусь с большим уважением, в дискуссиях рвал за них на куски и журналистов, и больших чиновников. Машины АВТОВАЗа весьма привлекательны и функциональны при соотношении цена-качество. Они созданы для людей со скромными доходами и людей, в основном, из честной категории: честность и бедность – сёстры.



В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ И НЕНАВИСТИ

– Миссией ВАЗ-2101 было стать народным, завода – выполнить автомобилизацию страны. Отсюда – обещание организовать сервисное обслуживание машин в каждом уголке страны ещё до старта серийного производства. Как выполнялось это обязательство, как создавалась система техобслуживания и ремонта автомобилей?

– Днём рождения фирменного сервиса АВТОВАЗа мы, ветераны, считаем дату назначения начальника отдела технического обслуживания Бориса Петровича Калинина – 25 сентября 1969 года. То есть почти за полгода до сборки первого автомобиля. ФИАТ рекомендовал начать работу гораздо раньше. Но переписка по этой теме была вялотекущая, первый зам гендиректора по техобслуживанию Смышляев ничего заметного не сделал. Борис Петрович сформировал службу, специалисты которой работали активно. Николай Васильевич Мусатов, например, был среди создателей передвижных станций техобслуживания. А потом на «Ниве» в Южной Америке выиграл ралли, после чего наши продажи там пошли в гору. Зам гендиректора по техобслуживанию Вадим Деханов в интервью журналу «Лада-Сервис» рассказывал, что землю под строительство СТО отводили через партийные органы. Директоров автоцентров назначали с согласия секретарей обкомов. Так начиналась система техобслуживания.



Запчасти сначала поставляли в розничную сеть. В Тольятти – в магазин «Автолюбитель»: это было хлебное место, все мечтали занять там знакомство, чтобы купить сверчки японские или амортизаторы.

Одним из самых успешных руководителей системы автосервиса ВАЗа стал Александр Зибарев, что отмечал и Поляков.

– При создании фирменной системы техобслуживания насколько активно использовали опыт ФИАТа?

– Создание системы «АвтоВАЗтехобслуживание» почти полностью – заслуга ФИАТа. Итальянцы дали готовый проект. В нём были и межобластные

склады запчастей, и областные, и рекомендации к проектам спецавтоцентров, которые начали строить в столицах республик и областей. Поляков был идеолог и мотор в этих делах.

– Какой этап назвали бы наиболее успешным в работе фирменной сети, какой опыт – передовым?

– Первый успешный период – когда сумели организовать отвод земли и строительство. В работе фирменной сети такой период связан с Кислюком. С ним начали водить знакомство крупнейшие артисты, писатели. К техобслуживанию стали относиться с трепетным вниманием и одновременно с ненавистью (появлялись обиды за то, что не каждый может приобрести комплектующие). В 1975-1976 годы

организовали поставку запчастей наложенным платежом. Отправляли тысячи посылок, чтобы снять напряжение из-за дефицита. Это, можно сказать, была взятка в законе, и использовали её для решения многих вопросов центра запчастей, завода и города. Вот пляж 6 квартала, там морская галька. Её стоимость в несколько раз ниже, чем доставка: везли из Кизилюртовского карьера железной дорогой. Договорились с дагестанцами и железнодорожниками благодаря наложенному платежу. Волжский автозавод внёс огромный вклад в стимулирование коррупции, которая расцветала пышным цветом. Но тогда делали это не в свой карман.

ПРОДОЛЖЕНИЕ КОНВЕЙЕРА

– Массовая продажа ВАЗ-2101 началась 18 августа 1970 года. В 1971-м «единички» стали экспортировать, и не только в страны Совета экономической взаимопомощи, которым машинами частично покрывали поставки комплектующих, но и в страны с конвертируемой валютой. За счёт чего удалось быстро наладить продажи с широкой географией?

– Была организация «Автоэкспорт», с ней от ВАЗа работал Сергей Сергеевич Борис. Для западных покупателей цены на наши автомобили были привлекательные, качество приемлемым – брали их с большим удовольствием. Брали и потому, что наши спортсмены на «Жигулях»



демонстрировали чудеса. Кроме того, прообраз ВАЗ-2101 – ФИАТ-124, лучший автомобиль года в Европе. Плюс, хоть и документально никогда не делили машины на экспорт и для внутреннего рынка (всё было по одной технологии), комплектации для отправки за рубеж делали особые. Наши машины там пользовались неподдельным интересом и спросом.

– Как фирменная система техобслуживания участвовала в повышении уровня качества автомобилей?

– Виктор Николаевич Поляков еженедельно вечером, обычно в субботу, проводил дни качества. Возглавлявший службу по анализу дефектов Николай Гинц докладывал о жалобах клиентов. Мгновенно была реакция. Даже самолетами возили запчасти, чтобы исправить неполадки по гарантии. «Автоцентр – Тольятти – ВАЗ» называли продолжением главного конвейера. Система техобслуживания была форпостом в повышении уровня качества. И так до сегодняшнего времени.

– Почему позже потребовалась Международная ассоциация дилеров (МАД) АВТОВАЗа, председателем правления которой вы были? Какие задачи она решала?

– В середине 90-х, когда разрешили кооперативы и приватизацию, в стране создали десятки тысяч дилерских центров и станций техобслуживания, торговали даже со щебеночных площадок. Только в Тольятти было примерно 300 точек продажи автомобилей. Дилеров расплодилось немерено, был беспредел. Клиентов это отпугивало, потому что их дурили – лишь бы продать. У завода даже не было договора по гарантии с дилерами. Я стал директором «Автоцентра – Тольятти – ВАЗ», когда тот выполнял основные гарантийные обязательства

(в очередях люди даже ночевали), а продажи падали и завод несколько месяцев не платил зарплату. Подписал договор по гарантии с АВТОВАЗом №1. И начал добиваться наведения порядка в дилерской среде Тольятти. Создали ассоциацию дилеров ВАЗа, как частные лица, из нескольких автоцентров города. Когда на заводе увидели, как это влияет на продажи, дали задание готовить документы для организации международной ассоциации, директором которой стал. Позже ушёл из автоцентра в техобслуживание, а в 2006 году меня снова попросили возглавить МАД – своеобразный профсоюз дилеров: отстаивал их интересы перед производителем. В тот период у меня было много конфликтных ситуаций, но добивались своего.

– О сервисе ВАЗа часто говорили в негативном ключе. Как вы парировали замечания?

– Ругают всех, кто связан с обслуживанием людей: гаишников, врачей, торговых работников. И на фирменный автосервис жалоб всегда было и будет много. Обижаться не стоит. У меня самого есть эпиграммы на тему техобслуживания. Но без этой службы завод бы не выжил в период перехода от развитого социализма к недоразвитому капитализму.

– Вы вложили много времени и сил в развитие фирменного сервиса АВТОВАЗа. В чём, по-вашему, заключалась его уникальность?

– С развалом СССР десятки тысяч брендов исчезли, кроме нескольких. Бренд «АвтоВАЗтехобслуживание» – один из сохранившихся в России и в каждой республике бывшего СССР. Уникальность ещё в том, что его школу прошли тысячи специалистов, работающих и сейчас. Нет ни одного дилерского центра в странах СНГ и России, где ни нашлось бы бывшего работника нашего автосервиса. Это была кузница кадров.

– Чем оказался полезен опыт фирменного сервиса АВТОВАЗа?

– Через систему техобслуживания мы влияли практически на все отрасли отечественной промышленности. Автоцентры были в большой дружбе с руководством всех заводов, потому что все

мечтали получить автомобиль. Дилеры были посредниками в общении с любыми структурами в любой точке СССР. Сейчас дефицита нет, но дилеры продолжают влиять на восприятие бренда.

БЛАГОДАРЯ ВАЗУ

– Юрий Кузьмич, вы так остро чувствуете несовершенство автозавода, так отчаянно и неустанно орудуете против них своим пером, что я бы в самом уже назвала рифмой к ВАЗу. Не сожалеете, что связали жизнь с Тольятти и заболели АВТОВАЗом?

– Никогда не жалею ни о чём. А за то, что сюда попал, говорю спасибо. Не потому что я сам по себе такой, а благодаря ВАЗу познакомился с множеством людей, с которыми бы никогда не соприкоснулся, не работая здесь. Могу назвать кандидатов в президенты: Жиринский, Явлинский, Хакамада. Артистов, поэтов, композиторов: Евтушенко, Андрей Петров, Шаинский. У меня несколько полок с книгами от очень известных людей. Всё благодаря тому, что работал на ВАЗе. Этот интерес к заводу у некоторых сохранился и после того, как они пересели на иномарки: поддерживаем отношения до сих пор. АВТОВАЗ дал толчок и детям: они работали здесь. Счастлив и рад, что связал жизнь с Волжским автозаводом.

– Во время интервью вы обмолвились: «Напишу в следующей книге». Это было в шутку или всерьёз?

– Уже написаны две книжки – одна издана в двух экземплярах, другая в электронном виде передана в «Библиотеку Автограда». Ещё одна на 97% готова, называется «Латынь на ВАЗе»: к каждой эпиграмме сделал эпиграфом латинское выражение.

– Снова предпочли малый жанр и высвечивать пороки?

– Редко пишу больше двух-трёх страничек. Рифмовать стараюсь не более размера сонета. Наступило время СМСок: эсэмэсное мышление, общение. Даже «Войну и мир» люди читают в кратком изложении. Поэтому предпочитаю двух-, трёхстрочные эпиграммы. Вот двустрочная, которую знают даже в администрации президента РФ: «Борцам с коррупцией вручаются медали / От имени коррупционной вертикали».

- 25 сентября 1969 года вышел приказ об организации отдела техобслуживания автомобилей ВАЗ. Эта дата считается основанием фирменной сервисно-сбытовой сети АВТОВАЗа, которая в этом году отмечает юбилей - 50 лет.
- 1970 год – создана база по подготовке персонала. Первые 120 специалистов получили удостоверения на право гарантийного обслуживания автомобилей ВАЗ.
- 1971 год – организованы 50 передвижных станций техобслуживания.
- 1973 год – в Тольятти принят в эксплуатацию первый крупный автоцентр.
- 1975 год – в стране задействовано более 250 участков и пунктов по обслуживанию автомобилей ВАЗ.
- 1975-1985 годы – время интенсивного строительства и развития специализированных мощностей 50 постов каждый.
- К 1992 году фирменный автосервис АВТОВАЗа имел более 1500 предприятий техобслуживания, насчитывающих 9630 постов, на которых работали 69 000 специалистов.
- В годы перестройки и последующие появляются альтернативные предприятия техобслуживания, с самыми подготовленными из них завод заключает дилерские соглашения.

