

Юрий Целиков: Поддержал ли ВАЗ дилеров в кризис? Разве что морально

Посвященное Дню машиностроителя интервью с Юрием Целиковым мы запланировали давно, надеясь, что к концу сентября коронавирус отступит и мы сможем пообщаться с известным ветераном ВАЗа вживую. К сожалению, ситуация по-прежнему напряженная, так что Кузьмич, извинившись и сославшись на самоизоляцию, предложил общаться виртуально. Мы подготовили для него вопросы, а он через пару дней прислал ответы, ну а что из всего этого получилось – решать вам, дорогие читатели.

– Россияне разделились на тех, кто верит в коронавирус, и тех, кто не верит. Я так понимаю, что вы относитесь к первой категории, раз до сих пор соблюдаете самоизоляцию.

– Тут не вопрос веры, а «политизация» подходов к правдивой информации о заболевших и вылечившихся. Как говорила когда-то моя мама: «Верю, верю каждому зверю, а ежу – погожу». Вирусов гриппа великое множество – тут всё ясно.

– Что ж, давайте, Юрий Кузьмич, поговорим об автопроме. С каким настроением подходите к очередному профессиональному празднику? Нет ли переживаний за будущее АВТОВАЗа?

– Недавно нарифмовал по мотивам песни Александры Пахмутовой и Николая Добронравова:

*И вновь продолжается бой,
и сердцу тревожно в груди.
Бессменный у нас рулевой,
и «вирус» опять впереди...*

Вот День машиностроителя ждем с тревожно-радостным настроением. 27 сентября договорились с ветеранами встретиться, с учетом масочного режима, на автогонке «Серебряная ладья». С властями и ВАЗом уладили все карантинные вопросы, и пока переживаний нет.

– Нет ли ощущения, что завод находится в некоей стагнации, стараясь не строить больших планов?

– Недавно, закрывшись маской, посетил родной завод и высотку. Радужного настроения у работников не заметил. Все задрапированы по самые глаза, особенно сильно заметны озабоченные и молчаливые руководители. За короткое время пребывания на заводе ощутить «стагнацию» невозможно, хотя...

– Поделитесь впечатлениями от прогулки по заводу в маске. Говорят, там и так порой дышать тяжело в цехах, а тут еще «намордник» заставляют надевать...

– Народ на заводе в корпусах носит маски часто для отмазки, так как дышать через ткань целый день на самом деле тяжело... Ощущение тоже настраивает на показушное применение «намордника». Полезность масок на конвейере весьма спорная.

– Пишут, что завод потратил 1,5 миллиарда на мероприятия по профилактике коронавируса. Во время вашей прогулки ощущались столь серьезные вложения?

– То, что множество мероприятий проведены, сомнений не вызывает, а вот расшифровку затрат мне никто не показал бы, точно, да и некорректно вникать в это дело...

– Недавно отмечалось 50-летие с момента запуска в серийное производство «копейки». Прочитал, что первую вазовскую модель вполне могли назвать «Перворожцем». Вы не знаете, откуда такие варианты появлялись? Может быть, вспомните другие необычные предложения по названиям?

– Мне странно, что кто-то запустил ложную информацию о сентябрьском начале серийного производства «ВАЗ-2101». Наш первый генеральный Виктор Поляков неоднократно говорил и писал, что началось оно 12 августа 1970 года, а 18 августа уже был продан один из первых серийных автомобилей, который сейчас стоит в музее ВАЗа.

По инициативе журнала «За рулем» проходил опрос по названию «ВАЗ-2101». Имен предлагалось несколько сотен, среди которых «ВИЛ-100» – по первым буквам имени, отчества и фамилии вождя и в честь его 100-летия. Кстати, «Лада» тоже была, но это имя присвоили позже.

– **Всё, что в последние годы руководство завода преподносит как новинки, по сути является усовершенствованными версиями предыдущих моделей: «Гранты», «Весты» и «Икс Рея». К примеру, недавно представили «Granta Cross Quest», а до этого «Vesta SW Cross Black». Хочется понять, оправдано ли решение руководства ВАЗа отказаться от запуска чего-то принципиально нового?**

– На днях ветераны клуба «Патриот» собирались впервые после периода самоизоляции и дружно хвалили Бу Инге Андерсена, оставившего после своего руководства две новых модели на ВАЗе, на которых уже несколько лет держится все развитие завода. Принципиально новых моделей ожидать не приходится, так как постройка на производство «новичка» стоит около миллиарда долларов. Вот Андерсен и залез в долги, чтобы совершить свой «подвиг» по обновлению модельного ряда. Не повезло этому руководителю из-за кризиса на авторынке в тот период. Да еще политики разыграли свою карту перед выборами в Госдуму и повесили всех «дохлых кошек» на мужика, работавшего, как дизель в Заполярье. Многие это поняли только сейчас, когда сравнивали цифры по оптимизации численности при всех иностранных президентах ВАЗа.

– **Вы сказали, что новых моделей на ВАЗе ждать не стоит. А сколько, по-вашему, способны протянуть «Веста» и «Гранта» в качестве поплавок, не позволяющих заводу утонуть?**

– Если победят коронавирусную заразу, то автопром вернется к общемировым нормам смены модельных рядов, а это где-то 7-10 лет, и плюс не забывайте про миллиард долларов, необходимый для постройки новой платформы. У «Весты» может получиться долгая жизнь с учетом грамотного «макияжного» подхода, что «реношники» и делают. «Гранта» хозяевам завода тоже весьма выгодна для внутреннего авторынка, и в бывших республиках СССР найдется устойчивый спрос лет на десять.

– **Как известно, у руководства ВАЗа есть планы по созданию новой «Нивы», и периодически в интернет даже выкладывают некие фото компьютерного моделирования. Удивительно, но вместо того, чтобы порадоваться живучести модели, находятся считающие, что «Ниву» пора оставить в покое. Мол, и так выжали из нее всё, что могли, и даже больше. Даже с Лениным в мавзолее некоторые ее сравнивают. На ваш взгляд, Юрий Кузьмич, есть ли потенциал у «Нивы»? И если да, то что можете ответить недоброжелателям модели и тем, кто брезгливо сравнивает ее с «КИА», «Ниссанами», «Тойотами»?**

– «Нива» – бренд, имеющий высокую цену, и этот автомобиль считают «иконой» ВАЗа даже французы. Предела для совершенствования внедорожника просто нет. Сама конструкция замечательная, как и автомат «Калашникова», может жить еще многие годы, с применением добротных материалов, улучшением качества комплектующих и небольшого вмешательства во внешний вид. Вице-президент по дизайну Стив Маттин обещал обновить облик автомобиля, ну а всем критиканам ответит сама новая «Нива», причем, надеюсь, очень скоро...

– **Какой из вариантов развития ВАЗа вы считаете наиболее вероятным? Французы добьются уничтожения бренда «Лада» за счет уменьшения количества моделей и поднятием цен на них, а может, возьмут и уйдут, продав завод кому-нибудь из приближенных к Сергею Чемезову? Или ситуация останется такой же интернациональной (в плане модельного ряда), как сейчас, еще лет на 10-20?**

– После кошмарного скандала с арестом в Японии бывшего председателя совета директоров ВАЗа Карлоса Гона тема развития завода на ближайшие годы стала совсем мутной. Впрочем, уничтожение бренда «Лада» пока не предвидится. Наоборот, французы (без японцев) клянутся, что будут его развивать, так как в России он хорошо узнаваем,

имеет весьма положительный имидж.

– **Есть ли у вас какие-то новости о бывших руководителях завода. Знаю, что в свое время общались с Владимиром Каданниковым. Как он поживает?**

– Руководители завода (те, которые были до пришествия варягов и «госрейдерского захвата власти» в декабре 2005 года) потихоньку уходят в мир иной. Слава Богу, что некоторые еще здравствуют. Владимиру Каданникову 3 сентября исполнилось 79 лет. Самоизоляцию он перенес в Италии и потом в Москве. День машиностроителя, видимо, отметит на своей вилле в Сан-Ремо, с чем, надеюсь, мы все его и поздравим.

– **Кстати, если не ошибаюсь, в свое время вы сильно критиковали Каданникова. Обижался ли он?**

– *На шутки он не обижался,*

со всеми вместе улыбался.

Брал на заметку шутника,

а после мял ему бока...

Отношения с Каданниковым всегда были и, надеюсь, остались уважительными. Могу напомнить всем читателям, что у него великолепное чувство юмора, благодаря которому он не поддержал предложение одного из своих замов уволить Целикова в конце 90-х. Сказал, что пользы от Кузьмича больше, чем «вреда» от обид за его эпиграммы.

– **Известно ли, как коронакризис пережили вазовские дилеры? Получали ли они какую-то поддержку от завода?**

– Вазовские дилеры в Тольятти пережили первую волну коронавируса болезненно, как и вся Россия. От завода получили только моральную поддержку, а некоторые из них были принуждены ВАЗом к компенсации затрат завода в борьбе с «потребительским экстремизмом». Раньше завод за свой брак разбирался честно и компенсировал затраты по замене автомобилей из своего кармана, а нынче бессовестно вынуждает дилеров нести эти расходы полностью. Спорить через суды дилеры боятся, хотя опыт отстаивания правды у них есть. Самый яркий пример победы в арбитражных судах трех уровней (и даже в верховном) есть у руководителя фирмы «Универсал», который смог доказать, что компания «Большая Волга» нарушила многие нормы и правила на стройке трехуровневой развязки на трассе М-5 возле сооружений дилера. К ВАЗу это не имеет отношения, но тем не менее.

– **Горожане много ругают сквер в честь 50-летия ВАЗа, обращая внимание на недоделки. Хотелось бы узнать о ваших впечатлениях.**

– Сквер, который я называю «Бабушка-Ладушка», заметно изменил облик центра Автограда. Много детей, молодежи, да и пенсионеры гуляют в хорошую погоду. Ругающих сквер практически не заметно. Недоделки всегда были и будут при строительстве любых сооружений. Вот надо бы поставить биотуалеты недалеко от стеклянного сооружения, а то внутрь к туалету не пускают почему-то. Нужно слезно попросить, тогда могут и пропустить. Ветераны вообще-то довольны, что начало хорошему делу положено.

– **Сейчас много пишут про новый электромобиль «Зетта», который планируется выпускать в Тольятти. Горожане сразу раскритиковали его за высокую стоимость, не соответствующую размерам и возможностям. Как скоро, на ваш взгляд, наступит будущее электромобилей? И могут ли они стоить дешево – 200-300 тысяч?**

– Электромобили в мире медленно, но уверенно завоевывают популярность, и будущее у них светлое, хотя темп роста объемов выпуска замедлился. Тольяттинская «Зетта» требует господдержки, а ее практически нет. Есть только мифический интерес у правительства, но в итоге – как всегда: «Денег нет, но вы держитесь...». Дешево электромобиль не будет стоить никогда. Могут только ввести льготы владельцам электромобилей, как в некоторых зарубежных странах. Электромобили на ВАЗе появлялись еще при Полякове, побеждали на зарубежных соревнованиях, но в личное пользование эти машинки практически не попадали. Посмотрим, может, «Зетта» прорвется. Хорошая машина, экологически

привлекательная.

– Недавно было объявлено, что на территории «АвтоВАЗагрегата» должен появиться едва ли не крупнейший в России завод по производству металлических дверей. Лично вам не жаль, что такое большое и когда-то мощное производство, строившееся для нужд ВАЗа, будет использовано не по прямому назначению? Вроде тему локализации никто не отменял, а тут...

– «АвтоВАЗагрегат» изначально, по проекту, начинали строить как завод по восстановлению двигателей, а после развала СССР перепрофилировали, перенесли туда производство некоторой номенклатуры комплектующих с территории ВАЗа. Любое технически обоснованное решение по возрождению было бы полезно для города. Рабочие места надо создавать обязательно. Жалею только, что столько времени потеряно в поисках решения по загрузке простаивающих мощностей.

– Одна известная в России торговая сеть решила открыть в Тольятти магазин, посвященный ВАЗу. Он будет оформлен, как городские улицы, с пешеходными переходами, дорожками, столбами с указателями, а возможно, даже автомобиль в зале выставят. Вас не удивляет, что за 50-летнюю историю завода лишь сейчас кто-то додумался до чего-то подобного? Можно ведь и парк развлечений сделать с вазовской тематикой, и что-то еще. Ну неужели мы стесняемся славной истории и звания автомобильной столицы России?

– Когда-то, лет 20-25 тому назад, замечательный дизайнер Марк Демидовцев разработал проект обустройства площади имени Виктора Полякова, которая возле высотки и медсанчасти ВАЗа (там, где вертолет с Путиным приземлялся). В проекте всё предусмотрено, и даже парк развлечений... Не было только денег. Сегодня другие возможности и другие хозяева ситуации... Посмотрим. С праздником!

Переписку с Кузьмичом вел Андрей ЛИПОВ

А тем временем

Юрий Целиков рассказал «Вольному городу» о том, что 24 сентября (в день, когда газета готовилась к печати) на ВАЗе должно было состояться знаменательное, но особо не афишируемое событие – сход с конвейера 30-миллионного автомобиля. По словам ветерана завода, на торжество почти никого не пригласили, так что встречать юбилейную «Гранту» (Кузьмичу удалось выяснить, что она – красного цвета) должны были лишь большие вазовские начальники в масках, а еще приехавший с дружественным визитом из Парижа представитель альянса «Рено-Ниссан». Любопытно, что 30-миллионник ждали еще в апреле, однако в связи с коронакризисом событие перенесли почти на полгода, хотя всё это время завод работал, и машины сходили со своими порядковыми номерами. Целиков назвал данную нестыковку «занимательной арифметикой по-французски».