

(16+) Юрий Целиков: Даже с такими ценами спрос на «Лады» больше, чем ВАЗ их производит

*Минувший коронакризисный год получился для Волжского автозавода неоднозначным и нервным. Несколько раз производство собирались переводить на четырехдневную рабочую неделю, однако в итоге таких мер удалось избежать, как и очередной масштабной оптимизации кадров.*

Завод при поддержке властей смог вырваться из сложной ситуации, правда, пришлось несколько раз повысить цены, что вряд ли понравилось потенциальным покупателям. Подвести итоги 2020-го, а также порассуждать о ближайших перспективах ВАЗа мы попросили ветерана завода Юрия Целикова. Общались с помощью электронных писем (Кузьмич уже почти год на самоизоляции), причем в итоге переписка вышла за рамки традиционной автопромской тематики.

**– Юрий Кузьмич, как оцениваете итоги года для ВАЗа? Завод выстоял, несмотря на пандемию, избежал убытков, сокращений. Можно ли говорить, что всё хорошо?**

– На удивление, минувший год с «коронай» на ушах для иностранных владельцев ВАЗа закончился относительно благополучно. Долю российского авторынка удалось не только сохранить, но и даже чуточку увеличить. Помогла помощь государства. Госзаказы придали заводу второе дыхание и сильно поддержали сборку пока еще отечественных автомобилей.

**– Достоин ли, на ваш взгляд, похвалы губернатор? Поговаривают, что он лично обсуждал с президентом получение крупного госзаказа.**

– Слышал, что даже служба безопасности завода приложила сильную руку в этом благородном деле. Да и губернатор тоже в стороне не остался. Спасибо ему за это вмешательство, позволившее поддержать рабочий ритм главных конвейеров и ослабление противовирусных ограничений. Надо отдать должное руководству завода по старательному соблюдению правил масочного режима во всех вазовских подразделениях.

**– В течение года АВТОВАЗ несколько раз поднимал цены, нервирова потенциальных покупателей. Честно говоря, причины не совсем понятны, ведь курс доллара сейчас более-менее стабилен.**

– Действительно, французские хозяева завода почти каждые два месяца поднимали цены практически на весь модельный ряд автомобилей! Они почувствовали боязнь госчиновников за судьбу заводского коллектива и увидели стремление правительства помогать авторынку. Вот и на нынешний год планируется солидная помощь. Мой личный прогноз такой, что перед выборами в Госдуму обязательно правительство продолжит вливание денег для усиления покупательского спроса. Уже есть предварительные данные, что речь может идти о 16 миллиардах рублей на стимулирование рынка автомобилей. Хотя некоторые аналитики всё равно прогнозируют спад продаж на 5-10 процентов.

**– Покупателей не растеряют из-за постоянных повышений?**

– Покупателей на наши «Лады» пока что больше, чем завод их производит. Спрос не удовлетворяется даже с такими ценами. На вторичном авторынке первые места также занимают вазовские модели.

**– А вообще, на ваш взгляд, есть какой-то предел для повышения цен? Самое печальное, что не осталось, по сути, ни одной бюджетной модели. Стоимость самой дешевой «Гранты» начинается от 500 тысяч рублей.**

– Предела для повышения цен на автомобили пока нет и не предвидится. При коррупционно-клановом капитализме в России цены на все товары растут не только из-за инфляции, но и из-за беспредельной жадности «обезумевших» от денег топ-менеджеров. Вот вам пример. Вспомните «великого» бизнесмена Карлоса Гона – «человека в футляре», сбежавшего из японской тюрьмы после того, как его арестовали за неуплату налогов. А вообще, стоимость автомобилей нашего завода имеет предельную планку – 8-12 тысяч

долларов за штуку. Поэтому французы и планируют потихоньку избавиться от доступных моделей и окончательно перевести всё производство на отверточную сборку иномарок по повышенным ценам.

**– Что можете сказать относительно новой «Нивы», которую планируют в ближайшее время запустить в продажу? Нравится ли вам эта машина?**

– Так называемая новая «Нива» мне нравится не больше, чем «старая». Конструкторские решения по платформе и ходовой части, включая развесовку по осям, вполне приемлемы на ближайшие несколько лет. Очень важно, что это именно внедорожник, а не паркетник (семейный автомобиль, внешне схожий, но не обладающий механическими характеристиками внедорожника, – прим. авт.), который хотят запустить в производство иностранные владельцы ВАЗа в ближайшее время!

**– Судя по слухам, французы из «Рено» решили всерьез взяться за наш завод.**

**Планируют перевести все модели на свои платформы, объединить два принадлежащих компании бренда – «Ладу» и румынскую «Дачию», а «Весту» якобы вообще хотят снять с производства из-за крупного кузова. Вас такие перспективы не пугают?**

– Всё чаще вспоминаю наши ветеранские споры о том, что иностранцы, купившие завод, со временем уберут даже имя ВАЗ и оставят только бренд «Лада», который давно привычен не только в Европе, но и во всем мире так же, как и «Нива». Эти два бренда имеют приличную цену на рынках всех континентов, где производятся автомобили. Всё это меня не пугает, но, конечно, огорчает!

**– Ив Каракатзанис, приступивший к обязанностям президента ВАЗа 1 июня 2018 года, уже пересидел на своем посту Николая Мора и Бу Андерссона. Теперь по продолжительности руководства заводом он уступает лишь Игорю Комарову, если считать с тех времен, когда пришли москвичи и иностранцы. Едва ли кто-то мог предположить, что малозаметный Каракатзанис продержится так долго. Вас это не удивляет?**

– Нет, не удивляет. Надо помнить, что Мор теперь – председатель совета директоров АВТОВАЗа, так что Каракатзанисом он руководит, как хочет. Напомню свою короткую эпиграмму на обладателя греческих корней:

*Каракатзанис ВАзу кто???*  
*«Троянский конь», но не в пальто!*

**– Наверняка итоги года подвели и вазовские дилеры. Удалось ли пообщаться с кем-нибудь из них? Продажи вроде были динамичными, однако наверняка поводы для жалоб всё равно есть.**

– С дилерами, конечно, общался, причем они были на удивление оптимистичны. Год закончили с минимальными потерями, а некоторые даже с небольшой прибылью. Жаловались только на то, что завод не удовлетворял их заявки по моделям и цветовой гамме.

Самое интересное, что крупнейший и самый знаменитый дилер «Автоцентр-Тольятти-ВАЗ», с которого начиналась вся история фирменной сети, в конце года был выставлен на продажу за 150 миллионов рублей. Весь оставшийся после оптимизации коллектив автоцентра на Восточном кольце переместили в помещение склада «Поль-Мот» сарайного типа, в котором несколько лет назад работала фирма по изготовлению мелких серий вазовских автомобилей.

А ведь совсем недавно этот автоцентр считали продолжением главного конвейера. В нем проводились конкурсы профмастерства, проходили все знаковые события фирменного сервиса. Там даже сжатый воздух для пневмоинструментов поступал с ВАЗа. То есть дышали с заводом одним воздухом! Печально всё это... Для ветеранов новость легла болью на душу и сердце!

**– Месяц назад был особый юбилей – 15-летие пришествия на завод столичных топ-менеджеров из Рособоронэкспорта. Насколько переломным, на ваш взгляд, стал этот**

**момент в истории? Могла ли сложиться иначе судьба ВАЗа, сохрани тогда свой пост Вильчик?**

– Декабрьское вооруженное акционерное собрание 2005 года – самый грустный 15-летний юбилей в истории ВАЗа. Мало кто знает достоверные причины и инициаторов «рейдерского захвата» крупнейшего в России автозавода, дававшего стране около 2 процентов ВВП и платившего на тот период миллиарды живых денег в казну.

В моем архиве есть телеграмма от Владимира Путина в адрес гендиректора ВАЗа Алексея Николаева с благодарностью за пополнение казны «живыми» деньгами. Если хотите, могу в газету переправить копию этого послания.

Учитывая, что смену собственников ВАЗа курировал Игорь Сечин, никаких вариантов развития завода и подготовки его к продаже иностранцам уже не было. Шестому генеральному директору Виталию Вильчику я тогда подправил ранее написанную эпиграмму:

*Вписался он в «модельный ряд»!*

*О нем еще заговорят!*

*Андреич в том ряду шестой,*

*Теперь он ВАЗа – крепостной...*

*Он помнит чудное мгновенье,*

*Когда отдал бразды правленья!*

– **Каково ваше мнение о нынешнем вазовском пиаре? Рекламу автомобилей по телевидению показывают ежедневно, однако она вполне миролюбивая, не агрессивная (без намеков на то, что мы лучшие). Наверняка вызывает меньше раздражения среди недолюбливающих отечественный автопром россиян.**

– За последние годы в области пиара ВАЗу, на мой взгляд, не шибко везет. Помню ролики на телевидении и на бумажных носителях со слоганом: «Наш город, кажется, влюбился!» Притом что показывали «Калину» со стороны багажника! Я тогда иронизировал:

*Влюбился город? Бога ради!*

*Но почему влюбился сзади???*

Вообще реклама ВАЗа, как красивая дуреха, заслуживает сочувственного оха!

– **Если не ошибаюсь, вы еще с марта самоизолировались в связи с коронавирусом, стараясь ограничить посещение мест массового скопления. Насколько тяжело дается вам этот период? И затронула ли вашу семью коварная зараза?**

– С апреля и до ноября старался самоизоляцию организовывать на дачном участке. Чистый воздух и хорошая вода, рядом речка Ташелка... Подкармливал целый выводок диких уток, которые приплывали почти ежедневно. Жаль, что перед отлетом в теплые края из 11-ти осталась только четверка... Остальных, видимо, какие-то браконьеры перестреляли.

Близкие мне родственники «ковиднулись» в легкой форме. Спасибо врачам из поликлиники и медгородка, меры приняли своевременно. Особая благодарность терапевту Ларисе Ющенко и главврачу Николаю Ренцу, которые оперативно среагировали на просьбу о помощи.

– **В 2010 году вы рассказывали, что жаркое лето скосило немало вазовцев, умерших из-за обострившихся сердечно-сосудистых заболеваний. Есть ли у вас информация о том, насколько губительным для ветеранов стал коронакризисный период? Многих ли потеряли?**

– Год был тяжелым... Более десяти близких ветеранов покинули этот мир по разным причинам, включая и коронавирусные. Заметная потеря – супруги Зиньковские, а также второй директор автоцентра на Восточном кольце – Юрий Флигин. Да вот уже и этот год скосил несколько известных людей в городе, среди которых и ваши коллеги-журналисты.

– **Как я понимаю, вам, как находящемуся в группе риска пенсионеру, уже должны были предложить сделать прививку... Планируете вакцинироваться?**

– В группе риска теперь все жители России, а учитывая, что вакцину начали применять

спешно и, на мой взгляд, не по советским правилам предварительной проверки, лично сам прививку делать пока не собираюсь, даже если и поступит такое предложение. Медицина в России тяжело болеет сама. Хорошо, что есть еще врачи советской закваски. Вот к их рекомендациям отношусь с доверием, а к «арбидолу от Голиковой» у меня полное неприятие и аллергия...

**– На ваш взгляд, когда закончится эта коронавирусная нервотрепка?**

– Пока живы нынешние правители в Европе, Азии и Америке, вирусы тоже будут обновляться с учетом обстановки в конкретной стране. Считаю, что это теперь политически-бактериологическое оружие.

**– В Тольятти живете без малого полвека, то есть Автозаводский район строился при вас. Огорчает ли то, как за последние десятилетия изменился город? А может, наоборот, радует?**

– Действительно, с января 1972 года Тольятти стал для меня родным. На глазах строился практически весь город, который нравился всегда. Есть, правда, некоторые ошибки в содержании городского хозяйства. Это прежде всего подземные переходы на улице Свердлова и Ленинском проспекте. Ни один мэр так и не смог ничего придумать, чтобы их облагородить. Зимой чрезвычайно травмоопасные, да и весной с осенью пользоваться ими некомфортно. Гости города удивляются такому безобразному отношению властей к подземным переходам.

**– На одном из публичных мероприятий горожане возмутились, что сквер возле ДКИТ и «Руси» назвали именем Жилкина, требуя, чтобы была увековечена память Виктора Полякова. Мэрия в итоге ничего менять не стала, так что построенный в конце прошлого года сквер получил имя бывшего мэра. Стоит ли сталкивать память о двух этих людях?**

– Виктор Поляков и Сергей Жилкин – личности совершенно разного калибра. Имя первого генерального ВАЗа носят улица и площадь, на которых можно и нужно ежегодно проводить работы по приданию им более запоминающегося вида. Особенно это касается территории возле высотного здания заводоуправления. Она же практически обезличена, и огромное число жителей города даже не знают о такой площади, хоть на нее и приземлялись вертолеты с руководителями России...

А вот сквер имени Жилкина тоже ждет нормального обустройства. Сергей Федорович своим трагическим уходом из жизни до сих пор будоражит память всех, кто с ним работал и делил груз тяжелейших проблем в период развала Отечества и годы выживания ВАЗа. Поляков – это гора Эверест, а Жилкин – Средневожская степная возвышенность. Так что, как сказал один поэт: «Возвысим степь, не унижая горы!»

**– Что скажете по поводу нынешнего мэра? Можете ли сравнить его с Пушкивым и Андреевым? Периодически появляются слухи о его отставке, однако он уже почти четыре года держится в своем кресле.**

– При современном государственном устройстве власть любого мэра почти декоративная. Вот если бы он был родственником кого-то из значимых членов федерального правительства, тогда бы и город зажил по-другому. Если по первым буквам фамилий мэров Тольятти посмотреть, то получается ЖУПИАА (Жилкин, Уткин, Пушкин, Андреев, Анташев). Пусть все мэры отработывают свои сроки, которые им положены и разрешены верхними властями...

**– В заключение не могу не напомнить о том, что наступивший год для вас юбилейный. Если не секрет, какие мысли по этому поводу? Подводите ли какие-то итоги, планируете торжества?**

– До ноябрьского юбилея еще надо дожить... Если судьба позволит, то надеюсь издать две новые книжки. Одна с названием «Латынь на ВАЗе» готова на 90 процентов. Постараюсь доработать к лету. Почти завершена работа и над другой – «История древнего ВАЗа», посвященной 55-летию завода. Поживем – увидим...

**С Кузьмичом переписывался Андрей ЛИПОВ**