

(16+) Юрий Целиков: Было время, когда ВАЗ менял машины на тушенку, шприцы и сигареты

**Всего несколько дней остается до очередной важной для города и ВАЗа исторической даты: 55 лет назад вышло постановление правительства СССР о строительстве в Тольятти завода по выпуску 600 тысяч легковых автомобилей в год. Вероятно, юбилей не будут праздновать широко: пандемия мешает, да и вряд ли иностранным владельцам предприятия захочется сильно тратиться по этому поводу.**

Однако ветераны не оставят символичную дату без внимания. Один из них – Юрий Целиков, который хоть и находится второй год на самоизоляции, но от контактов с «Вольным городом» не отказывается, отправляя ответы на вопросы по электронной почте. На этот раз общение, естественно, началось с предстоящего праздника...

Уход французов маловероятен

– Юрий Кузьмич, 55 лет назад было принято решение о строительстве Волжского автозавода. Задумывались ли когда-нибудь, как могла сложиться ваша жизнь, не случись этого, и каким бы сейчас был Тольятти без ВАЗа?

– 55 лет тому назад даже в страшном сне не могло привидеться, что великая стройка в СССР станет «осколком» в истории отечественного автопрома. Почему-то вспомнились слова Сергея Есенина: «К старому возврата больше нет».

Сегодня можно задуматься только о том, зачем и почему подлые политики развалили страну, которую не смогла победить фашистская Германия, подмявшая всю Европу с ее промышленным потенциалом? А что касается варианта развития города без ВАЗа, то это, возможно, увидят наши потомки через несколько десятилетий... Напомню свою эпиграмму:

Причудливо и бестолково

Средь разворванной страны

Уходят «дети Полякова»,

Ушли и «СОКины сыны».

Над ВАЗом новенькие флаги –

Франко-японские «варяги».

Вот до французской дожили любви.

Как говорится: се ля ви!

– Вы многократно говорили о жизненном цикле предприятия. Как я понимаю, он постепенно подходит к концу. Что дальше? Французы выступают в роли могильщиков, или возможна жизнь после «Рено»?

– Про жизненный цикл завода я спрашивал у Виктора Полякова, и он даже называл срок – около 40 лет от начала массового производства автомобилей. Дальше нужны серьезная модернизация и особая программа по обновлению мощностей.

Глобальные процессы мирового автопрома обозначили тенденцию к укрупнению концернов, производящих автомобили, и изменению самого подхода к развитию «самодвижущейся тележки». Электромобили явно начали увеличивать автопарки во всем мире.

«Рено» после Карлоса Гона мало изменилось в своем стремлении удержаться в мировом процессе глобальных изменений. Так что, пока ВАЗ приносит французам прибыль в России, жажда наживы будет удерживать завод на плаву. Уход иностранцев из отечественного автопрома в скором времени маловероятен.

– Николя Мор за первый месяц работы уже успел отметить, заявив в одном из интервью, что АВТОВАЗ в ближайшие годы будет делать акцент на автомобили стоимостью дороже миллиона рублей. Правильное ли решение?

– Ценовая политика Николя Мора логична и правильна, с учетом того, что и поставки комплектующих для сборки автомобилей теперь переориентированы в основном на зарубежные заводы. Локализация в производстве всех современных моделей в России

условная. Качество автомобилей полностью зависит от иностранных комплектующих, а там свои цены, да и зависимость от иностранной валюты велика.

Низкобюджетных машин не будет

– Самый дешевый автомобиль «Лада» сейчас стоит от 531 тысячи рублей (это «Гранта седан»), причем цены в течение первого полугодия несколько раз поднимались, в отличие от зарплат россиян. Не считаете ли вы аппетиты производителя неоправданно высокими? К примеру, многие так радовались, что «Шевроле Нива» снова выпускается под брендом «Лада». Но когда увидели ценник – от 796 до 958 тысяч рублей за новую «Ниву Тревел», стало страшно.

– Цены при капитализме имеют устойчивую тенденцию к росту не только в автопроме... Надо привыкать и планировать свои покупки с учетом инфляционных процессов.

Повлиять на иностранных хозяев АВТОВАЗа в процессах ценообразования любой модели автомобиля сегодня нереально.

– Теоретически, возможно ли возобновить на ВАЗе выпуск низкобюджетных автомобилей, которые сейчас так необходимы среднему классу? Например, «семерок»? Как я понимаю, третья ветка главного конвейера могла бы принять такую ношу...

– Низкобюджетных автомобилей на бывшем нашем заводе производиться в обозримом будущем не будет. Все технологические возможности упущены, и возрождать их не планируется. Политическая ситуация в стране совершенно не намекает на возможность удовлетворения потребностей миллионов желающих получить новый дешевый и надежный автомобиль.

Напомню, что на вторичном авторынке (машины с пробегом) рост продаж продолжается – он превышает первичный почти в пять раз. Вазовская «классика» там пока лидирует...

– Волжский автозавод повышает цены на продукцию почти каждый месяц. Покупатели возмущаются, аналитики ищут обоснования этим решениям. Можете ли вы припомнить, был ли в истории завода период, аналогичный нынешнему, когда цены росли так стремительно? И оправданно ли это в нынешней ситуации?

– Когда в октябре 1993 года государство предоставило ВАЗу право самостоятельно определять ценовую политику на всю продукцию (в том числе автозапчасти), начался период стремительного роста цен на «Жигули». В условиях галопирующей инфляции завод был вынужден гнаться за ценами на металл, энергию, горюче-смазочные материалы и так далее. Всякое было, хотя аналогов нынешним многократным в течение года повышениям цен на автомобили я не припомню. Видимо, пандемийная инфляция в стране оправдывает французское стремление к удорожанию.

– На ВАЗе новый директор по дизайну – Майлз Нюрнбергер, который в течение последних 13 лет занимал аналогичную должность в британской компании «Астон Мартин», производящей супердорогие спортивные автомобили. Стоит ли ждать чего-то принципиально нового во внешнем облике наших машин? И нужен ли вообще такой специалист предприятию, которое после «Весты» и «Икс Рея» (то есть с 2015 года) не выпустило ни одной принципиально другой модели?

– Новые дизайнерские кадры ВАЗу нужны сегодня, как искусственное освещение в солнечную погоду. Наработки Стива Маттина можно пока использовать с малыми затратами весьма эффективно. Странные перемещения в слое высокооплачиваемых руководителей – такое впечатление...

– Есть ли сейчас актуальные вопросы, касающиеся ветеранского движения и сохранения вазовского наследия?

– Вопросы ветеранского вазовского движения надо бы скоординировать с тем, что делается в «родственных» ветеранских организациях «Рено». Провести своеобразный обмен опытом, раз уж хозяева завода – иностранцы. По некоторым сведениям, тамошним ветеранам живется вольготней.

Бандиты – санитары бизнеса

– Примерно 30 лет назад вазовцы стали получать наборы, в которые входили финские

конфеты и печенье, китайская тушенка и прочие дефицитные для того времени продукты. Можете вспомнить: эти заказы приходили через Москву или руководство автозавода самостоятельно договаривалось с поставщиками, меняя автомобили на вкусняшки?

– В те далекие годы руководство завода самостоятельно выкручивалось в решении проблем обнищания жителей города и работников ВАЗа. В моих архивах есть данные, когда Каданников публично обещал в 1988 году выделить три тысячи машин для бартерного приобретения продовольствия (1250), промышленных товаров (1250) и стройматериалов (500).

В течение 1990 года комбинат общественного питания продал вазовцам 2827 тонн мясopодуKтов, по миллиону банок мясных и рыбных консервов, 2,5 миллиона банок молочной продукции. Средняя стоимость продовольственных ежемесячных наборов была около 20 нормальных рублей. Тогда же ввели и талоны на продукты.

– В известном фильме «Олигарх» был намек на то, что машины чуть ли не на веники меняли. Было такое? Можете назвать какие-то еще товары (не съедобные), поступавшие в вазовские магазины (УРСовские, так их называли) и пользовавшиеся большой популярностью?

– Насчет веников ничего сказать не могу, но знаю, что на рубеже 80-х и 90-х автомобили меняли на одноразовые шприцы, художественную литературу, холодильники, стиральные машины, сигареты, детские товары и многое другое, что было в большом спросе до развала СССР.

– Также примерно 30 лет назад в Тольятти стали появляться организованные преступные группировки (ОПГ), которые со временем начали оказывать сильное влияние на ВАЗ.

Приходилось ли вам, как человеку, имеющему отношение к сбыту продукции, сталкиваться с рядовыми бандитами и главарями?

Может быть, какие-то фамилии назовете из числа тех, кого уже нет в живых? Например, Маслов, Купеев, Вдовин, Агий...

– Организованные преступные группировки плодились в те годы по всей нашей стране, как картофель на полях. ОПГ – следствие передела собственности в разграбляемой криминализованными чиновниками России. Многие «активисты» из тех группировок легализовались и пристроились даже во властных кругах. Криминальные авторитеты (те, что похитрее) до сих пор дистанционно из-за рубежа влияют, заметьте, на местных притихших сотоварищей.

Конечно, приходилось встречаться и с теми, кого уж нет и кто далече... Общался с Рузляевым (Дима Большой), с Владимиром Вдовиным (Напарник), с представителями чеченских и татарских группировок.

Насколько помню, их в городе было пруд пруди, они кучковались в более чем двух десятках устойчивых группировок. Я их называл санитарями бизнеса, по аналогии с волками – санитарями леса. Они четко отслеживали тех, кто злоупотреблял или превышал служебные возможности. Рэкет – их хобби.

– Много ли автомобильных дилеров погибло от рук бандитов?

– Про погибших дилеров можно много написать, но кому это интересно? Если хотите, могу назвать несколько фамилий, сохранившихся в памяти. Бывший майор-афганец Александр Перепечин («Спецавтоцентр»-Хабаровск-ВАЗ) убит в 1999 году. Я помогал ему достраивать автоцентр, проводил акционерное собрание, когда криминал пытался перехватить власть на СТО-2.

Илья Каргин («Амур-Лада») с которым мне довелось побывать в Китае, был убит утром у подъезда дома в Благовещенске. Рафаэль Шахмурадян («Армения-Лада») застрелен на трассе М-5 возле Тольятти в феврале 2005 года. Я помогал ему в организации склада запчастей в Армении. Хорошие были люди. Вечная им память!

Доволен я и хлебом, и вином...

– Не за горами ваш очередной юбилей. Поделитесь планами, как собираетесь праздновать 80-летие?

– Если судьба проявит милосердие и позволит к 16 ноября дожить в здравии и без утраты оптимизма, то постараюсь со своими детьми и друзьями-ветеранами ВАЗа отметить юбилейную дату со «страшной» цифрой 80. Тут «восьмерка» – это же знак бесконечности, поставленный вертикально, а рядышком ноль – символ начала и конца на жизненном графике... Десять лет тому назад, к 70-летию, я нарифмовал:

На совести встревоженной моей

Пусть будет этот скромный юбилей.

Я по натуре больше скептик,

Ирония – любимый антисептик

От мнимой значимости жизненных заслуг.

Заслуги вызывают лишь испуг

У совести встревоженной моей...

– Лето проводите на даче? Много ли забот? Позволяет здоровье, как и раньше, целыми днями копать на грядках?

– С апреля – второй год в режиме самоизоляции на даче. Рядом речка Ташелка (30 метров от забора), так что иногда раненько утром пару часов сижу с удочкой – ловлю окуньков и сорожку. Все соседские кошки ждут свежую рыбку. На грядках, кроме укропа и огурцов (в теплице), ничего не выращиваю. На участке растут смородина, малина и пять разных сортов яблонь. Стараюсь не перегружаться садово-огородными заботами.

– Кстати, я всегда вашу активность жизненную ставил в пример своим пожилым родителям, которые как-то уж рано «потухли», потеряв интерес к жизни после 60 лет. В чем секрет этой самой активности?

– Жизнелюбие и родительские гены, а также воспитание, полученное в те годы (мы же дети войны) являются основой жизненной активности. Нас было четверо в дружной семье – две сестры и два брата. Все трезвенники и никогда не курили, все с высшим образованием, активно занимались спортом и общественной работой, как и папа с мамой. Личный пример родителей, проживших по 90 лет – самый сильный стимул активности.

– Какие-то льготы у вас остались, как у ветерана ВАЗа?

– Только те, что предусмотрены законом о ветеранах. К юбилейным датам – поздравления и 1000 рублей на счет в Сбербанке.

– Решили ли вы вакцинироваться? Все-таки агитация мощная идет, да и люди известные периодически умирают от коронавируса. Взять хотя бы Каданникова.

– Вакцинироваться под давлением рекламы и нажима чиновников не намерен. Точно знаю, что ежегодно в России болеют гриппом и ОРВИ от 27 до 41 миллиона человек, а в мире – более миллиарда. Так что политическую предвыборную пандемию могу в таком возрасте подвергать сомнению. Как говорил уважаемый мной Игорь Губерман:

Доволен я и хлебом, и вином,

И тем, что не чрезмерно обветшал.

А если хлопочу, то об одном:

Чтоб жизнь мою никто не улучшал!

– Как, на ваш взгляд, будут действовать власти для увеличения темпов вакцинации?

Пряником (то есть пообещают деньги или льготы) или кнутом, ограничивая не привитым посещение городских учреждений и перемещение по стране? Необходима ли, на ваш взгляд, обязательная вакцинация работников сферы обслуживания, образования.

– Очень сложно прогнозировать действия властных структур, причем не только в борьбе с коронавирусом, но и в мерах по сдерживанию инфляции, уменьшению процента бедного населения. Исторический опыт тоталитарных режимов на первое место ставит кнут, а пряник – потом...

Думаю, что вакцинацию будут проталкивать до даты выборов в Госдуму внешне легальными способами, но с большой осторожностью. Главное – не навредить имиджу президента, который придерживается добровольности прививания. Обязательность

сильно раздражает население.

– Кстати, Николай Ренц хоть уже больше двух месяцев работает мэром, но у него в разговорах по-прежнему проскальзывают нотки на больничную тему и упоминания о необходимости вакцинации. Знаю, что некоторые горожане даже иронизируют по этому поводу. Каковы ваши впечатления от первых шагов Ренца на посту главы города?

– Николай Ренц пока производит обнадеживающе-позитивное впечатление. Все его выступления «с медицинским акцентом» вполне логичны и раздражения не вызывают. Он хорошо знает, что от глупости в аптеках нет снадобья!

### **С Кузьмичом переписывался**

**Андрей ЛИПОВ**

Когда номер уже почти был готов к печати, Юрий Целиков прислал еще одно сообщение, попросив добавить в интервью информацию, касающуюся фирменного автосервиса и взаимоотношений завода с дилерами:

– Завершается процесс ликвидации акционерного общества «Автоцентр-Тольятти-ВАЗ», который был самым крупным и первым в СССР, считаясь продолжением главного конвейера. Там организовывались конкурсы профмастерства работников автосервиса, проводился анализ самых сложных дефектов и пробовались новейшие технологии ремонта. Это была кузница кадров дилеров тольяттинской площадки.

Пока непонятно, сохранят автоцентр или под что-то его перестроят, а может, совсем, как Бастилию, сроят? Выставлены на продажу и многие другие СТО из дочернего холдинга «Лада-Сервис». Квоты на продажу автомобилей местным официальным дилерам постепенно уменьшаются, а вот «серые» по загадочным каналам получают машины в два-три раза больше официальных.