

## Юрий Целиков: Нужны годы, чтобы вернуть доверие тех, кого сбросили за борт ладьи

Читатели наверняка обратили внимание на то, что редко стали появляться интервью известного ветерана ВАЗа Юрия Целикова, с которым наша газета сотрудничает уже около двух десятилетий. Причина в том, что ровно год назад он попал в больницу с тяжелым заболеванием (пневмонией), потребовавшим длительной реабилитации. Периодически мы звонили Кузьмичу, интересовались состоянием его здоровья, ну, а в преддверии Дня машиностроителя предложили ответить на вопросы «Вольного города».

Тандем Татищев – Федорищев

– Юрий Кузьмич, для начала расскажите о том, всё ли хорошо со здоровьем?

**Насколько активно провели лето?**

– Пока сам себя чувствую... Тяжелый был период (месяц в реанимации, потом еще два месяца восстановления в домашних условиях), преодолеть который удалось при поддержке родных и близких. Теперь потихоньку передвигаюсь по квартире уже без ходунков и без палочки. Удастся даже иногда выходить в свет. А так всё лето в основном на даче: легкий труд, рыбалка и ковыряние в архивах.

– **Продолжаете заниматься творчеством? Нет ли новых эпиграмм?**

– Пытаюсь заниматься. Книжки две в работе, но дела движутся очень медленно. Готовлю материалы для возможной организации дня памяти моего друга Владимира Шаинского, 100-летие со дня рождения которого будет отмечаться в декабре 2025 года. У меня много фотографий, публикаций в газетах и журналах о пребывании этого замечательного человека в городе и на заводе.

Эпиграммы новые есть, но требуют шлифовки. Если хотите, могу прочесть «сырой» вариант, который я сочинил перед недавними выборами.

*Тандем Татищев – Федорищев  
Теперь стал близок рифмой нам  
И поводом для эпиграмм.  
Надежда есть, в законе губернатор  
Для ВАЗа позитивный реформатор!*

– **За вазовскими новостями следите?**

– По мере сил и возможностей. Знаю, что завод работает напряженно (проблемы с комплектующими всё еще дают о себе знать), но в целом народ настроен позитивно, готовится отметить День машиностроителя.

За последнее время дважды посещал главный конвейер, встречался с известными многим Эдуардом Вайно и вице-президентом по безопасности Павлом Жукалиным. Дважды пересекался с президентом ВАЗа Максимом Соколовым.

Правда, стараюсь избегать массовых мероприятий. Участковый врач рекомендует ограничение контактов, учитывая сложную эпидемиологическую обстановку в городе...

– **Согласны с тем, что завод у нас теперь фактически государственный? В свое время многие об этом мечтали.**

– Ну, формально завод государственным не стал, просто есть фрагменты сближения с госчиновниками. Честно говоря, большой радости от этого не испытываю. В качестве примера можно привести то, что творилось в министерстве обороны, где заместителем министра является Алексей Криворучко.

Я ведь его отлично помню по бездарной работе вице-президентом ВАЗа. И то, что сейчас новый министр обороны Андрей Белоусов борется с коррупцией, наводит на определенные размышления. Вот если чиновники излечатся от некоторых, хорошо нам

знакомых «болезней», тогда можно бы и порадоваться, что ВАЗ станет государственным!

### **Договорились и получили орден**

**– Удовлетворяет ли вас работа Максима Соколова на посту президента ВАЗа? Что можете о нем сказать в сравнении с предшественниками?**

– Нынешний руководитель пока производит весьма положительное впечатление. Все предшественники по сравнению с ним – слабаки и обещалкины.

**– Кстати, если бы смена французского руководства завода на российское произошла раньше, как думаете, удалось бы избежать той некрасивой истории с принудительным выкупом вазовских акций, с которой пришлось столкнуться в 2018-2019 годах?**

– Принудительный выкуп акций стал достоянием истории, так что фантазировать на эту тему уже поздно...

**– Наверняка общаетесь с другими ветеранами. Какие заводские проблемы больше всего привлекают их внимание?**

– Прежде всего то, что на заводе слабо решается кадровая проблема. В свое время под давлением французов оптимизировали численность и потеряли многих дееспособных специалистов, почти уничтожили подготовку молодых кадров, разорвав связь со школами и профтехучилищами.

Теперь же дошло до привлечения зарубежных работников и даже условно освобожденных с судимостью. Вспоминаю, что был период в советское время привлечения вьетнамцев на работу в прессовом производстве и даже на главных конвейерах.

**– Кстати, близится печальная дата, которую на ВАЗе, конечно же, отмечать не будут. В конце сентября 2009 года было принято решение о массовом сокращении персонала. По сути, жизнь на ВАЗе разделилась на до и после этих событий, когда в Тольятти появилось очень много людей, обиженных заводом. Как думаете, можно было обойтись без столь радикальных мер?**

– С приходом в руководство французов стало понятно, что намечается массовое сокращение персонала, завуалированное под оптимизацию численности. Обойтись без этой операции было невозможно из-за договоренности (некоторые считают ее преступной) правительственных чиновников с французами, которые в тот период даже награждали наших руководителей орденами Почетного легиона, введенными еще Наполеоном.

Вспоминаю, что Карлос Гон обещал вазовцам достойные дивиденды и заводу хорошую прибыль. В те годы я написал эпиграмму, отрывок из которой предлагаю вашему вниманию:

*Известен ВАЗу Карлос Гон,*

*Как школьникам Наполеон.*

*Идут года – не вижу толку...*

*Снимаю пред французом треуголку.*

**– Сейчас мы видим, что ВАЗ, наоборот, пытается набирать персонал, однако желающих не так много, как хотелось бы руководству завода. Почему, как думаете?**

– Оптимизированные и отправленные в свободное плавание работники теперь уже не имеют желаний возвращаться в организацию, которая их обидела. Кадровая политика дала сильный сбой. Нужны годы для восстановления доверия предприятию, сбросившему их за борт ладьи.

### **Не то, чтобы не знаю...**

**– Китайский автопром постепенно увеличивает свою долю на российском рынке. Вижу, что люди, которые раньше ездили на «японцах» и «корейцах», постепенно**

**пересаживаются на машины, выпускаемые в Поднебесной. Нет ли в этом угрозы для ВАЗа?**

– Коммунистический Китай сделал правильные выводы по многим вопросам, включая проблемы автопрома. Мне довелось дважды бывать в этой стране, помогать в организации техобслуживания. Туда и Виктор Поляков тоже ездил. Вообще, у ВАЗа связи с Поднебесной давние и заслуживают изучения.

Китайский язык, видимо, придется изучать вазовцам так же, как и английский. Угрозы от автопроизводителей из этой страны пока нет, кроме того, что могут испортиться отношения по поставкам комплектующих. В России ведь уничтожены подшипниковая промышленность, станкостроение, производство многих материалов. Вот с этой стороны и может появиться угроза!

**– Среди ваших знакомых или родственников кто-то пересел на «китайца»?**

– Мой сын, основатель информационно-аналитического агентства «Автостат», многократно приезжал из Москвы в Тольятти на тест-драйвовских автомобилях. Вот и 14 сентября был у меня на даче в гостях на «китайце». Жаль, не записал модель, но могу сказать, что джип красивый и надежный. Вообще, по отзывам сына, производители из Поднебесной сильно прибавили в качестве своих автомобилей.

**– Сейчас чаще всего ВАЗ ругают за стремительный рост цен. Говорят, что даже повышения утилизационного сбора завод добивается в первую очередь для того, чтобы тормознуть китайцев, а ослабевшую конкуренцию использовать для дальнейшего повышения стоимости продукции.**

– Ценовая политика на авторынке – это загадочная и мутная проблема, которая сильно зависит от общей политической ситуации вокруг нашей страны. Кроме того, политика Центробанка до сих пор непредсказуема.

Кредиты при таких процентах не позволяют нормально развиваться любым предприятиям машиностроения, включая ВАЗ, поэтому и цены стремительно растут на все товары. Этот вопрос надо задавать госпоже Набиуллиной и премьер-министру России, а не мне!

**– И тем не менее... Аналитики подсчитали, что «Веста» с момента появления на рынке (то есть с 2015 года) подорожала в 2,5 раза – с 514 тысяч рублей до 1,2 миллиона. Не слишком ли круто? Понятно, что цены растут вместе с инфляцией, однако на автомобили они почему-то растут быстрее, чем на другие товары...**

– Что касается роста цен на «Весту», то надо учесть катастрофические события с обрушением поставок комплектующих из не дружественных России стран. Также это связано с постепенным переходом экономики страны на военные рельсы. Тема опасная для обсуждения. Как поется в одной из песен Владимира Высоцкого: не то, чтобы не знаю – рассказывать нельзя!

**Ренц поступил достойно**

**– Некоторые тольяттинцы вспоминают, что в советские времена вазовскую машину можно было обменять на квартиру. Помните ли вы такие случаи? И на что еще меняли «Лады»?**

– В истории нашего завода были времена, когда приходилось менять автомобили на самые ходовые товары и на продукты питания. Этим успешно занималось руководство «АВТОВАЗтехобслуживания» во главе с Рафаэлем Кислюком во времена так называемой перестройки!

Вообще автомобили ВАЗа в советские времена были своеобразной надежной валютой, и за любым автомобилем, включая машину с пробегом, люди были готовы прилетать хоть с Камчатки.

**– А знаменитости были частыми гостями в автомагазинах нашего города?**

– Космонавт Владимир Джанибеков дважды просил продать «Ниву», Владимир Шаинский покупал «девятку» с длинным крылом, «ВАЗ-2106» и дважды «десятку», а еще

один композитор Григорий Гладков приезжал за «Нивой», и я его сопровождал до Москвы.

Для чемпионки мира по шахматам Майи Чибурданидзе мне удалось организовать продажу «Нивы» в специальной комплектации и доставку машины в Грузию. Две «десятки» готовил для обозревателей «Комсомольской правды» и одну для вдовы Юрия Визбора. Еще принимал участие в оформлении удлиненной «десятки» для патриарха Алексея.

Для народной артистки России Елены Камбуровой организовывал продажу «ВАЗ-2111». Если перечислять всех, то места на странице не хватит... Написал я тогда эпиграмму:

*Помню, что во время оно  
Из-за дефицитных «Лад»,  
Как до царственного трона,  
Лиц элитных шел парад!*

**– Но всё-таки, несмотря на дефицит автомобилей, цены на «Жигули» в 80-е годы столь стремительно не поднимали... Согласны?**

– Стремительное повышение стоимости машин было особенно заметно, когда рубли дешевели, а мы все становились миллионерами. Это кошмарные годы. Соглашусь, в 80-е рост цен был еще шадящим! Тут отдельная тема, которую развивать неинтересно...

**– В конце беседы хочется услышать ваше мнение по поводу недавней отставки мэра Николая Ренца. Каким он вам запомнился?**

– Уход Николая Альфредовича для многих стал сенсационным. Ренц отдежурил на этом посту в целом успешно и мог бы продолжить труднейшую работу еще годик. Однако процесс укрепления вертикали власти в стране продолжается, а он предусматривает частую смену губернаторов и мэров.

Николай Ренц достойно поступил. Он, видимо, хорошо помнит, как Уткин активно сопротивлялся, не уступал место мэра, и что потом с ним стало...

**– Что можете пожелать родному предприятию и всем машиностроителям накануне профессионального праздника?**

– Терпения, хорошей зарплаты, оптимизма и удачи в личной жизни!

**С Кузьмичом переписывался Андрей ЛИПОВ**