

Откровенно

Юрий Целиков:

Кадровая трясучка на ВАЗе будет продолжаться еще минимум три года

Наша очередная встреча с бывшим президентом международной ассоциации дилеров АВТОВАЗа Юрием Целиковым была посвящена Дню машиностроителя, который отмечается в эти выходные. Впрочем, в процессе общения выяснилось, что есть и еще один довольно значимый повод – увидела свет книга «Пережитое. Письма мужу», автором которой является вдова первого генерального директора Волжского автозавода Виктора Полякова – Татьяна Данилова-Полякова. Официальная презентация состоится в октябре, однако Юрию Кузьмичу уже удалось подержать книгу в руках, и он решил поделиться этой радостной новостью с «Вольным городом».

ПИСЬМА ПОСЛЕ СМЕРТИ

– Это письма, которые она пишет после его смерти, перелистывая всю их совместную жизнь, – поведал нам Юрий Целиков. – Необычная книга, которая, бесспорно, вызовет интерес не только у тех, кто лично общался с Поляковым, бывал на его оперативных совещаниях, но и у всех остальных ветеранов завода. Татьяна Николаевна при-

открыла часть его личной жизни, которая мало кому известна. Там есть фотографии, где он в трусах играет в шахматы, а еще описывается момент, когда он пришел домой со слезами на глазах, что для него несвойственно, поскольку Виктор Николаевич всегда был железным человеком. Кстати, причина этих слез не кто иной, как Владимир Каданников. Этот эпизод лично для меня вносит ясность, почему Каданников не

включил Полякова в совет директоров вновь созданного акционерного общества. Он просто жутко боялся, что Виктор Николаевич ему помешает в делах, за которые иногда бывает стыдно.

Еще там есть фотография, на которой я в 2004 году в последний раз поздравляю его с днем рождения. Помню, тогда вручил символический подарок – хороший кожаный ремень и зачитал эпиграмму:



В вазовской семье пошла зараза:
Растушились дети, с экспортом
фигня,
Видно, папе надо для лечения
ВАЗа
Кой-кому бы всыпать крепкого
ремня!

Окончание на стр. 5

Окончание. Начало на стр. 2

Дорогие подарки папа (как называли Виктора Николаевича) не брал, а от символического кулачка денешься. Один раз я подарил ему пять роз с огромными колючими шипами — как символ того, что подойти к нему очень трудно, большую коробку конфет с намеком, что работа с ним была сладкой, и че импортную электробритву с надписью: «За период работы на ВАЗе мне удалось «отобрить» всех генеральных директоров, кроме вас. Надеюсь, вы сделаете это сами». Я действительно много криковал вазовское руководство, и говорили, что мой язык, как бритва. После того как Виктор Поляков прочитал записку, то взял бритву и, как потом говорила Татьяна Николаевна, пользовалась ею.

— То, что книга увидела свет в канун Дня машиностроителя, случайность?

— Нет. Татьяна Николаевна мечтала, чтобы ее воспоминания были изданы именно к Дню машиностроителя, поскольку этот праздник был введен в СССР в те же годы, что вышло постановление о строительстве ВАЗа. Кстати, я выписал один отрывок из книги. Зачитываю:

Написала обо всем честно, правду, как хотела и как боялась. Не думаю, что ветераны ВАЗа, привыкшие воспринимать тебя пафосно, уважительно, с дистанции, вот так сразу и одобрительно воспримут мою правду, мой взгляд на тебя.

Впрочем, для них ты в любом случае останешься первым генеральным, а для меня — моим супругом, любимым навек человеком. В этом вся разница и в этом смысле того, что я делаю эти последние годы. А вот теперь пришел срок отложить написанное в сторону, в долгий ящик, пусть полежит. И я буду ждать, вдруг сердце что и подскажет, потому что не мучаются сомнениями только дураки. Я так задумала, если доживу и если не передумаю, пусть эта книга о тебе будет напечатана (если найдется кому, если деньги сыщутся) в год, когда твоему любимому заводу будут отмечаться 45 лет. Хочется, чтобы напечатали на ВАЗе, потому что верю (не могу не верить), что имя твое там свято для всех и для нового руководства в том числе. И знаешь, Витя, я буду просить, чтобы книга родилась к сентябрю, ведь больше 20 лет день рождения завода праздновался именно в сентябре. Одновременно с Днем машиностроителя. И пусть выход моей книги напомнит всем вазовцам об этом».

— Очень трогательно. Кстати, книга была напечатана на ВАЗе?

— Да, за что большая благодарность Игорю Комарову, который фактически сделал подарок вдове Полякова и всем вазовцам, тем самым заработав много очков в глазах ветеранов. Тираж, правда, небольшой (тысяча экземпляров), а впрочем, такие книги редко выходят в большом количестве.

РЕКЛАМА «ЛАДЫ» — КАК КРАСИВАЯ ДУРЕХА...

— Предлагаю продолжить тему Дня машиностроителя. В этом году завод подошел к празднику с приличными показателями по продажам. Мало того, уже несколько месяцев на ВАЗе не было серьезных кадровых перестановок. Говорят ли это о том, что сформировалась профессиональная команда?

— Команда еще не сложилась, и в этом главная беда. На мой взгляд, половина руководителей находятся в неустойчивом положении. Кадровая трясучка на среднем уровне продолжается и, по моим представлениям, не кончится еще

Юрий Целиков:



Кадровая трясучка на ВАЗе будет продолжаться еще минимум три года

года три, пока контрольный пакет не передаст к «Рено-Ниссан» и не сформируется костяк команды.

— А как вы относитесь к приглашению на завод имениного иностранного дизайнера Стива Маттина, работавшего с «Вольво» и «Мерседесом»?

— Один иностранный дизайнер — Энтони Грейд — уже пытался влезть, но ничего, кроме разрушений, он не внес. Уничтожили почти все прототипы, и никакого толку нет. Оставил он после себя нехороший след. Тот, которого сейчас принимают, — настоящий дизайнер, который что-то создавал своими руками. Есть надежда, что он как-то оживит службу.

— В октябре планируется внеочередное собрание акционеров АВТОВАЗа. С чем оно может быть связано?

— А что теоретически может произойти во время этого внеочередного собрания? Кого-то уберут?

— Сложно судить, поскольку я пока не видел кандидатур нового состава совета директоров. Не исключено, что изменения будут.

— Руководитель фирмы «Лада Фаворит» Владимир Попов в недавнем интервью назвал рынок ВАЗ диким, стихийным, что только в одной Москве он через каждые 500 метров видел рекламные вывески с надписью «Официальный дилер ВАЗ». Тем самым он намекает на бесконтрольность со стороны АВТОВАЗа в количестве дилеров. Вы согласны?

— Попов вспоминает период середины 90-х, когда расплодилось дикое количество так называемых дилеров. Около 80 процентов из



них были с серым налетом, в том числе и фирмы-однодневки. Только в одном Тольятти было более 400 дилеров (для примера — сейчас их около 400 по всей стране). Вот сколько было на ВАЗе вице-президентов, столько было и кланов в дилерской среде. Мы как раз и создали международную ассоциацию с целью привести дилерскую среду в цивилизованный вид. По большому счету, Попов прав.

— Раз уж заговорили о 90-х. Вы смотрели фильм «Олигарх», где начинающие бизнесмены ездили в Тольятти менять веники на автомобили?

— У меня есть книга «Большая пайка», на основании которой написан сценарий фильма «Олигарх». В фильме очень много вымысла, и про веники тоже. Ну, к примеру, генеральный директор автозавода там совсем другой.

— Недавно президент ВАЗ Игорь Комаров рассказал о том, что в Москве он ездит на «Волге» и спортивном «Ниссане», а в Тольятти — на «Ларгусе». А на чем в свое время ездили Виктор Поляков и Владимир Кадаников?

— Виктор Николаевич в Тольятти и в Москве ездил на «Волге», а еще на вазовских «копейке», «тройке», «шестерке». Его даже я один раз подвозил, когда он к нам в автоцентр пришел. Когда Виктор Поляков был министром, ему давали «Чайку», но он предпочитал ходить в Москве на работу пешком. Кадаников уже ездил на иномарках, но по Тольятти все же старался перемещаться на «Премье» и «Консуле» — удлиненных вазовских «десятках».

— Как вам новая реклама АВТОВАЗа, в которой говорится, что автомобили «Лада» лучше дрижаблей и подводных лодок?

— Могу на это ответить эпиграммой:

Реклама «Лады» —
как красивая дуреха.
Заслуживает сочувственного оха.

— Просто сколько говорим об одном и том же, а ничего не меняется...

— Нет, меняется в лучшую сторону. Но вот такие пижонские выпады пока продолжаются.

ПУШКОВУ МОЖНО ПОСОЧУВСТВОВАТЬ

— Должен ли, на ваш взгляд, следующим мэром Тольятти быть представитель АВТОВАЗа? Сейчас, когда фамилии кандидатов пока неизвестны, мы можем размышлять об этом и оставаться беспристрастными...

— Теперь уже не должен, ведь Тольятти взял курс на демонополизацию в социальном развитии. Просто на ВАЗе наиболее продвинутые кадры, это же, по сути, государство в государстве. Мы прекрасно знаем, что с должности президента автозавода уходят в правительство или в губернаторы.

Пушкин, не имея никакой подготовки в управлении городом, за три года многому научился и много сделал, взяв на себя все риски. Просто он попал в период жуткого кризиса, так что Пушкину можно только посочувствовать. Разве он виноват, что правительство разрушило всю систему охраны лесов? Горела вся страна, а не только тольяттинские леса.

— Тем не менее, именно при Анатолии Пушкине произошел сброс вазовской социалки. Многие считают, что это еще аукнется, поскольку нет гарантий, что город сможет содержать эти объекты, и уж тем более, что они смогут содержать себя сами...

— То, что сбросили вазовскую социалку, — колоссальная государственная ошибка. Руководство страны должно было дать всем градообразующим предприятиям налоговые льготы и позволить им помогать своим городам, жить вместе с ними. Это поспешность, операция на уровне второй шоковой терапии. Нельзя решать вопросы таким образом. В итоге мы получаем то, что мест в детских садах не хватает, транспортные предприятия на грани банкротства, в сфере ЖКХ заоблачные тарифы.

— А вывод некоторых производств из состава АВТОВАЗа, на ваш взгляд, является ошибкой?

— С учетом действующего в России законодательства и считалок производительности труда — нет, не является ошибкой. Это вынужденная мера. С другой стороны, это приводит к увеличению цены автомобиля.

— Каким образом?

— Любое раздробление крупного производства приводит к увеличению числа чиновников — как технических, так и административных. А ведь им нужно платить зарплату, притом что производительность они не повышают. К тому же, говоря о выводе производств из состава ВАЗа, не будем забывать, что это выгодно «Рено-Ниссан», поскольку создает ему простор для покупки комплектующих у своих дочерних предприятий во Франции, Японии, Китае. Зачем этим людям, пришедшими получать прибыль, возиться с нашими производствами и социалкой? На фоне всего этого хотелось бы подчеркнуть уникальность коллективного договора ВАЗа и профсоюзной организации, аналогов которой нет нигде в мире. Ее можно критиковать, но нужно беречь, потому что это такая организация, которая диктует свои условия взаимоотношений работодателя и рабочих.

— А как же профсоюз «Единство» и Петр Золотарев?

— «Единство» — санитарный профсоюз, который подчищает за основным недочетами и ошибками. То есть Петр Золотарев крайне необходим, и его тоже надо беречь.

— После недавнего отравления работников АВТОВАЗа многие стали говорить, что подобное стало возможно только после раз渲ла комбината общественного питания, а следовательно, это очередная ошибка руководства завода. Вы согласны?

— При СССР санитарно-эпидемиологическая служба была на порядок сильнее. Тем не менее, отравления были и тогда, хоть и в меньшем объеме.

— Может быть, этот случай заставит усилить контроль?

— Вряд ли, ведь за деньги сейчас делают все. Думаю, это не последний случай...