

ОткровенноОтдел
отраслевой
литературы

Юрий Целиков: На ВАЗе – отпуск

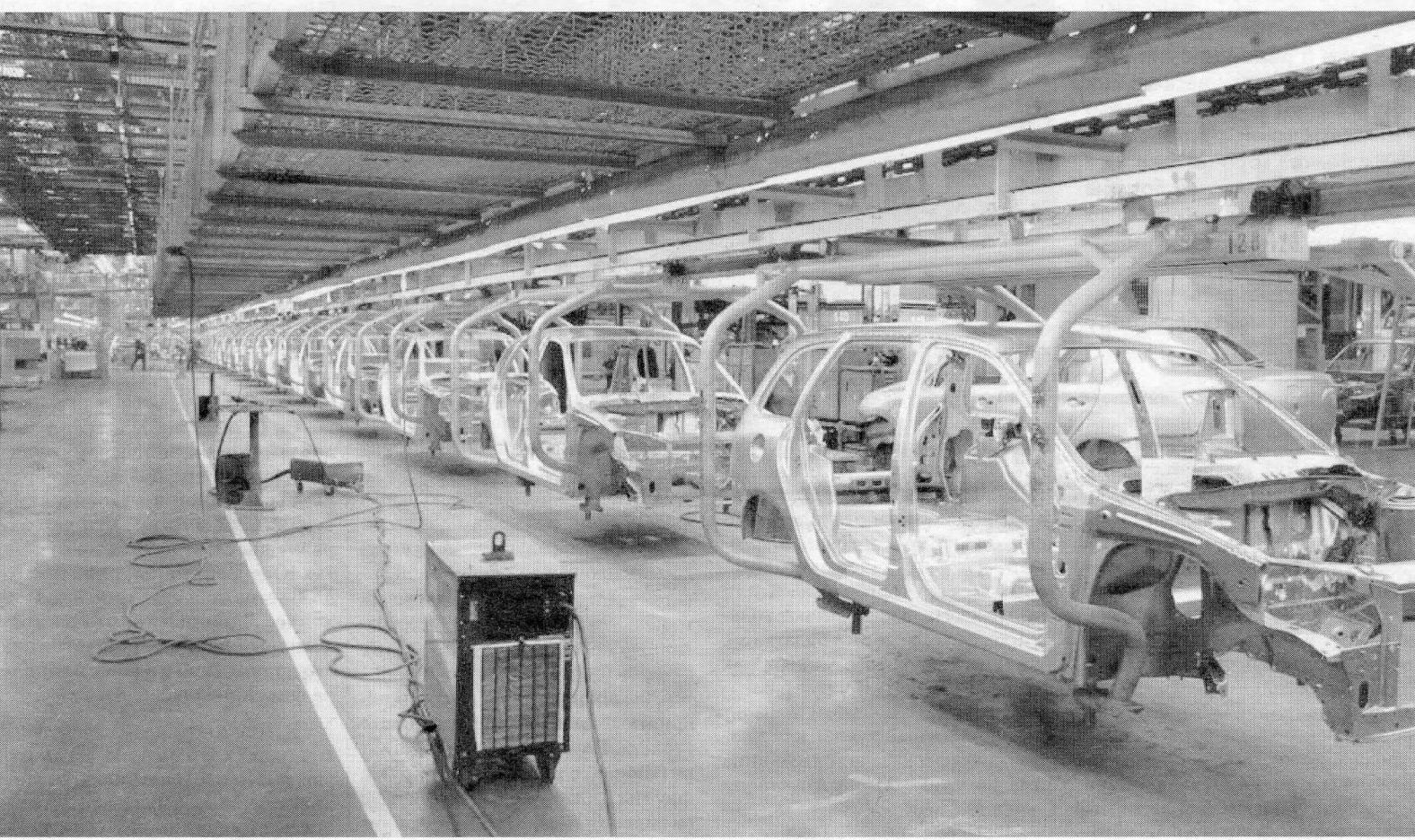
и... период недоразвитого капитализма

С ближайшего понедельника на ВАЗе начинается очередной корпоративный отпуск. На протяжении трех недель заводчане будут отдыхать (на дачах, у моря, а кто-то просто дома перед телевизором), подогреваемые мыслью о том, что в августе руководство, как обещало, выплатит сотрудникам премию в размере 7 тысяч рублей. Не все довольны суммой, которую нельзя считать достойной заменой 13-й зарплаты, однако многие учились радоваться тому, что хотя бы какие-то бонусы на предприятии остались.

Именно с вопроса о корпоративном отпуске началась наша очередная беседа с ветераном ВАЗа Юрием Целиковым.

– Юрий Кузьмич, каково ваше отношение к летним каникулам на заводе? Более 40 лет обходились без корпоративных отпусков, а теперь вот трехнедельный простой конвейеров...

– Нормальное отношение, особенно с учетом того, что Россия сейчас переживает период недоразвитого капитализма. В западных странах система корпоративных отпусков существует много десятилетий, ну а поскольку ВАЗ уже, по сути, является иностранным предприятием, надо привыкать к новым реалиям. Что есть – то есть!



«Окончание. Начало на стр. 1

— Тем не менее, приезжавший в Тольятти федеральный министр экономического развития Максим Орешкин назвал ВАЗ российским предприятием.

— Российским разве что территориально... Мы же с вами все прекрасно понимаем. Теперь это не публичное акционерное общество, которое имеет право публиковать никакие сведения о своей деятельности. Даже «Джи-Эм АВТОВАЗ» сейчас является американо-французским, а от нас в этом совместном предприятии осталось одно название.

— Наверняка кто-то подсчитывал убытки, которые несет завод в результате трехнедельного простоя. Неужели не столь критичная сумма получается?

— В советское время любая остановка главного конвейера более чем на 5 минут считалась ущербом для экономики страны, и каждой такой ситуацией занимался лично министр автопрома. Все на ушах стояли, самолетами комплектующие везли, чтобы минимизировать время простоя. А сейчас даже трехнедельный простой не воспринимается как трагедия. Так чего уж говорить о корпоративных каникулах. Конечно, капиталисты все рассчитали и, возможно, даже рады остановке производства, поскольку автомобильный рынок сильно упал.

— Упал по какой причине?

— Правительство своей политикой очень влияет на покупательскую способность населения. Негативное воздействие оказала и непонятная ситуация с выделением бюджетных средств на поддержку автопрома. Разговоры о том, что нужно всё это прекратить, велись еще в прошлом году, однако сейчас все ясно понимают, что без господдержки очень сложно.

Кроме того, пока нет четкой программы по омоложению автомобильного парка.

В денежном выражении рынок растет, поскольку идет переориентация на более дорогие модели. Однако тот слой населения, который желает купить относительно дешевые автомобили, не вписывается в существующую концепцию. Наверняка не ошибусь, если скажу, что у большинства тольяттинцев за последние пять лет зарплата либо совсем не выросла, либо чуть-чуть повысилась и была съедена инфляцией. Так что же делать этим людям? Они идут на вторичный рынок, где сейчас автомобили «Лада» пользуются наибольшей популярностью.

Приведу кое-какие цифры. В России на 144,4 миллиона жителей приходится 43,5 миллиона автомобилей, то есть примерно по одному на трех человек. Так вот, подержанных среди них (тех, которые выпустились десять лет назад и раньше) — 25,3 миллиона, то есть более половины. Это свидетельствует о том, что люди с удовольствием покупали бы новые машины, если бы Волжский автозавод придерживался своей ценовой ниши.

— В начале месяца ВАЗ три дня не выпускал машины из-за того, что нижегородский завод «Автокомпонент» сорвал поставки комплектующих. Насколько я помню, это уже не первый случай...



истории ВАЗа. Ведь решать проблему пришлось на уровне губернаторов.

— Соглашусь с вами. Интересно, как дальше будут развиваться события, ведь вслед за нижегородцами могут взбрыкнуть и другие. Кроме того, на самом ВАЗе среди простых рабочих растет недовольство уровнем заработной платы, так что нужно думать, как избежать каких-либо протестных действий. Позиции независимых профсоюзов («Единства» и «Молота») сейчас не так сильны, чтобы организовать рабочих на что-то серьезное, однако терпение у людей все равно может лопнуть. Недавно вот опять разослали по заводу разнарядки, касающиеся

— Да эпиграммы читал ему свои. Он более доступен для встреч и обсуждений, по сравнению со своим предшественником Николией Мором, и менее амбициозен. На этом этапе развития ВАЗа он один из лучших руководителей. Хочется похвалить его за то, что не побоялся продолжить традицию проведения Дня открытых дверей. Правда, не могу не добавить, что это тоже Андерссон придумал. Возвращаясь к Каракатзанису, скажу, что сейчас мы готовим для него список ветеранов, которых стоит пригласить на празднование 50-летия выпуска первого автомобиля на ВАЗе. Это касается работников проектных институтов, фирменного авто-

же поросенок, но только с накрашенными губами. Не совсем корректно, однако уже почти три года на ВАЗе только тем и занимаются, что «губы красят». Могу сказать, что работа над созданием принципиально новых моделей ведется, хотя пока сложно прогнозировать, попадут ли они на наш конвейер.

— Приезжавший на днях в Тольятти министр Орешкин похвалил автомобиль «Икс Рей». Неплохая реклама заводу, как думаете?

— Думаю, что зря он не похвалил Бу Андерссона, при котором эту модель запускали, причем в самые сжатые сроки.

— Про арестованного в Японии бывшего президента альян-

Юрий Целиков: На ВАЗе — отпуск и... период недоразвитого капитализма

предстоящей оптимизации численности.

— По неофициальной информации, около 700 человек могут сократить...

— В каждом производстве свое количество, а рекомендации такие, что если больше положенного сократят — то ничего страшного. Как я уже говорил, если бы завод держался в своей ценовой нише, то ни о каком сокращении численности персонала не пришло бы думать. Не совсем понятно, как руководство ВАЗа собирается решать проблему с кадрами, если автомобильный рынок начнет расти? Заманить на завод повторно людей, которых ранее признали ненужными, будет не так просто. Особенно тех, кто на передовом производстве «Б Ноль» работал и ушел оттуда. Они не горят желанием возвращаться.

— То есть вы верите в скорый рост рынка?

сервиса, организаций, поставлявших зарубежное оборудование при строительстве завода и так далее. Чувствуется, что люди не хотят остаться в стороне от этого большого праздника. Надеюсь, нынешний президент эту идею подхватит.

— Раз уж коснулись юбилейной темы, не могу не спросить о том, как реализуется программа мероприятий, посвященных 50-летию выпуска первого автомобиля. Насколько известно, большую часть из планировавшихся к строительству объектов вычеркнули...

— Да, есть корректировки, однако новый документ представителям заводского совета ветеранов так и не показали.

— Вас не смущает, что на ВАЗе сейчас вообще нет принципиально новых моделей? Всё, что выпускается — это улучшенные модификации «Икс Рей», «Весты» и «Гранты»...

са «Рено-Ниссан» Карлоса Гона есть какие-нибудь новости?

— По данным из достоверных источников, он отывает предварительное заключение в японской тюрьме, причем в камере кровати нет и стелют ему прямо на полу. С учетом того, что следствие затягивается и ожидать суда в этом году не стоит, «половая жизнь» у него будет долгой.

— В заключение хотелось бы рассказать вам о том, что в редакцию «Вольного города» на днях позвонила одна из читательниц, представившаяся Раисой Авдеевой. Сказала, что является бывшей работницей проектного управления ВАЗа, и просила вас разобраться, что сейчас происходит в этом подразделении. Какой-то информацией обладаете?

— Начиная с тех времен, когда заводом руководил Борис Алешин (ныне заместитель председателя союза машино-



ходных. Но его в итоге уграбили, причем по той же самой причине. Там потребовали сократить срок платы за комплектующие, поскольку стали возникать сложности с заработной платой.

— Несмотря на это, разговоры про локализацию производства продолжаются...

— Нужно признать, что локализация получилась весьма условная, поскольку, даже если поставщик местный, детали он все равно делает из зарубежных материалов. Причина в ослабленном промышленном потенциале России, где многие производства, включая станкостроение и приборостроение, оказались фактически разрушенными.

— Пожалуй, нынешний скандал с «Автокомпонентом» — самый крупный в новейшей

— Пока предпосылок для этого немногого. Можно даже сказать, что будущее ВАЗа снова покрылось туманом.

— На этом фоне нужна ли заводу ижевская сборочная площадка? Может, стоило избавиться от нее и перенести и тем самым оптимизировать затраты?

— Не совсем корректный вопрос. Конечно, для Тольятти так было бы лучше, однако если смотреть на ситуацию в масштабах всей страны, то нехорошо получается. Ведь Ижевск — тоже крупный город.

— Какие у вас впечатления от президента ВАЗа Ива Каракатзаниса?

— Несколько раз я с ним общался и даже подкалывал...

— По поводу чего?

В России на 144,4 миллиона жителей приходится 43,5 миллиона автомобилей, то есть примерно по одному на трех человек. Так вот, подержанных среди них (тех, которые выпускались десять лет назад и раньше) — 25,3 миллиона, то есть более половины. Это свидетельствует о том, что люди с удовольствием покупали бы новые машины, если бы Волжский автозавод придерживался своей ценовой ниши.

— На заводе я бываю почти каждую неделю по ветеранским делам, и когда начинаю общаться с людьми, то все чаще слышу, что зря убрали Бу Андерссона. Коммунисты в своей предвыборной программе 2016 года сделали его виноватым во всех бедах, на митингах говорили: «Спасем ВАЗ, если прогоним сказочника-шведа», и все в таком же духе. Ну и что, спасли? Прошел в Госдуму Леня Калашников, правда, если сравнивать, то он явно меньше для города сделал, чем Бу Андерссон. На наследии шведа завод сейчас и держится, ведь именно при нем запустили «Икс Рей» и «Весту». Все, что было позже — один сплошной фейслифтинг. Знаете, что американцы один раз про нашу «Приору» написали? Что это тот строителей России, — прим. авт.), там идут постоянные процессы оптимизации численности и сужения функций. Я бы даже не стал называть это управление проектным, поскольку настоящих специалистов, таких, как звонившая вам читательница, там уже почти не осталось. Все проектные работы (в том числе ремонтные) сейчас заказываются на стороне. В общем, ничего утешительного Раисе Авдеевой сообщить не могу. Идет естественный процесс отмирания прошлого. Кстати, говорят, что Николи Мор якобы заявил как раз, что нужно вытравить из сознания вазовцев знания, полученные в советский период.

Беседовал
Андрей ЛИПОВ