

Юрий Целиков: Еще четверть века ВАЗу протянуть вполне реально

*Интервью с бывшим президентом международной ассоциации дилеров ВАЗа, ветераном завода Юрием Целиковым, приуроченное к 50-летию выпуска первого тольяттинского автомобиля, мы планировали давно. Однако вмешался коронавирус, Кузьмич ушел на самоизоляцию, так что, посоветовавшись с ним, мы решили общаться дистанционно – отправляя друг другу вопросы и ответы по электронной почте. Формат необычный, однако надеемся, что интервью от этого не стало менее интересным для читателей.*

– Юрий Кузьмич, как настроение в этот непростой период борьбы с коронавирусом?

– В режиме самоизоляции включил самонастройку и наслаждаюсь творчеством Владимира Высоцкого: «Очень вырос в целом мире гриппа вирус – три-четыре! Ширится, растет заболевание. Если хилый – сразу в гроб! Сохранить здоровье чтоб – применяйте, люди, изоляцию!» Никакого расстройтва психики и желудка нет и, надеюсь, не будет.

– Чувствуется, что настроение бодрое. Давайте поговорим о грядущем юбилее, который из-за коронавируса не будет отмечаться так масштабно, как планировалось. Можно ли говорить, что этот праздник, как в песне – со слезами на глазах?

– Если уж вспоминать слова из песен, то можно сказать, что это событие для вазовцев «с сединою на висках». Или лучше так: «Помирать нам рановато, есть у нас еще с ВАЗом дела»...

– Успели ли, на ваш взгляд, местные, губернские и федеральные власти достойно подготовиться к празднику? Что еще можно было сделать?

– Подготовка к достойной встрече этой даты прошла с оценкой (на мой взгляд) «удовлетворительно»! Деньги освоены большие, удовлетворены многие подрядчики на сооружении объектов в парке Победы и на выполнении других заданий, включенных в план мероприятий. Хотелось бы узнать в конце этого года все реальные цифры средств, потраченных на юбилей.

Практически все мероприятия (а их – 21) могли бы быть реальными, если бы не пандемия. Даже готовится экспозиция в музее Сочи, хотя не знаю, чьи интересы там лоббируются. Срываюются концерты в «Лада-Арене» и спектакль в театре «Колесо», намеченные на апрель, а вот день открытых дверей и другие запланированные позже мероприятия, возможно, состоятся.

– Скорее всего, на празднование не приедет Владимир Путин. Как думаете, его визит мог бы позитивно сказаться на дальнейшей судьбе завода?

– Учитывая, что 19 апреля (в этот день полвека назад с конвейера сошли шесть первых «копеек») будет праздником с маской на устах, то Владимир Владимирович вряд ли захочет в таком виде прибыть в город на Волге. А то, что каждый визит президента России в любой населенный пункт всегда приносит ощутимую пользу жителям – это и ежу понятно. Дороги приводят в порядок, чистота и внешнее убранство домов по маршрутам следования становятся образцовыми. Росгвардейцы и полицейские добавляют вежливости, а губернатор и мэр – просто друзья народа! Возможны возгласы: «Ура-а-а!» и даже бросание чепчиков. Жаль, конечно, что памятное событие будет в режиме «самоудовлетворения»!

– 50 лет – это целая эпоха. Как думаете, что ждет завод в следующие полвека, и вообще – проживет ли он столько?

– Тот завод, который мы строили, по словам Виктора Полякова, имеет жизненный цикл 40 лет, затем требуется глубокая модернизация. Технический прогресс диктует свои сроки жизни автотранспортных средств, поэтому прежнее, истинно вазовское руководство уже в конце прошлого века разработало программу развития на 20 лет. Ее хорошо приватизировала нью-московская команда, но не смогла правильно распорядиться этими наработками и решила «продаться» французам. Вот поэтому с 2008 года ведется отсчет

«нетрадиционной ориентации» восстановления квазиотечественного автопрома. Предсказывать судьбу заводу еще на полвека способны только ясновидящие, к которым себя причислить не могу. Скажу лишь, что жизненный цикл зданий и сооружений завода на ближайшие 25 лет вполне реальный, если Ростех принудит «реношное» руководство вкладывать деньги в реконструкцию производственных площадок и продолжить подготовку квалифицированных кадров.

– **Экономические прогнозы на этот год просто ужасные. Люди сидят дома, денег не хватает. Вероятность того, что скоро всё закончится и народ побежит покупать автомобили, крайне невелика. Как думаете, простоев в работе АВТОВАЗа в этом году много будет?**

– Действительно, прогнозы до середины года будут на грани умопомешательства. Пока не справятся Америка и Европа с глобальной заразой, пока не выяснят, откуда ноги растут у этого коронавируса, лихорадить будет автозаводы в мире. Простой конвейеров, конечно, не исключаются, а учитывая, что поставщики комплектующих и материалов на завод (их доля в сборке автомобиля – около 70 процентов) тоже «болеют» вместе со своим персоналом, то и выдержать четкий ритм в работе ВАЗа проблематично.

– **Многим непонятно, зачем руководство завода на этой неделе решило запустить конвейер? Особой нужды в машинах вроде бы нет, но людей выдергивают с самоизоляции и отправляют на производство, где много народу, грязь и так далее. Что думаете по этому поводу? Может быть, хотят показать перед юбилеем, что завод жив?**

– Запуск конвейера с 13 апреля – дело нужное и важное. Известно же, что на заводе есть производство с непрерывным циклом работы – металлургическое. Энергетики тоже работают себе в убыток, ремонтники воспользовались каникулами и делают профилактические ремонты... Короче, работа конвейеров кормит тысячи людей. Надо только толково обеспечить максимальную безопасность и сократить до минимума возможность возникновения настоящей эпидемии.

– **Как вы лично собираетесь отмечать юбилей выпуска первого автомобиля?**

– Если губернатор с согласия президента сделает послабление ветеранам (тем, кому более 65 лет), то, возможно, отметим праздничную дату узким кругом. Если же самоизоляцию продлят и ужесточат, то будем поздравлять друг друга с помощью «экологически чистых» средств общения – телефона и интернета.

– **Поговорим об истории. Много ли осталось в живых людей, лично участвовавших в запуске первой «копейки»? Вы с ними знакомы?**

– К счастью живы еще десятки ветеранов, которые помнят те ночь и утро, когда собирались «ВАЗ-2101» опытной партии, от которой потом и следа не осталось. Эти шесть автомобилей после испытаний разбирали, собирали, катали и снова разбирали. самого главного участника сборки первого автомобиля знают и уважают все ветераны. Это Евгений Башинджагян, который по поручению Полякова дневал и ночевал на заводе в период подготовки этого события. 95-летие Башинджагяна мы отмечали 21 ноября прошлого года. Обязательно поздравлю его с юбилейной датой сборки первого автомобиля по сотовому телефону, а может, удастся и по домашнему.

– **Давайте напомним читателям о судьбе самой первой вазовской «копейки».**

– С ней связана почти детективная история. Осенью 1999 года газета «Комсомольская правда» по инициативе обозревателя Юрия Гейко объявила конкурс под таким названием: «Руководство ВАЗа подарит новый автомобиль тому, кто дольше всех ездит на «Жигулях!» Со всей страны начали приходить письма – их было более 10 тысяч. Гейко отобрал несколько десятков, попросив меня проверить машины по трем адресам. Интуиция привела в Самару, на улицу Крайнюю, где находился автомобиль с номером кузова 38, принадлежащий пенсионерке Елене Зимихиной. Приехал я к ней со своим товарищем – ветераном ВАЗа Игорем Быстрицким – в феврале, гараж был замечен под самую крышу. Пришлось долго копать. Затем мы открыли капот автомобиля, посмотрели

на табличку, и волосы на голове у меня зашевелились. Там был номер 0000001 – сошла с конвейера в августе 70-го.

Когда мы доставили «копейку» в Тольятти, работники вазовского музея и бывшие водители-испытатели подвергли сомнению, что этот автомобиль действительно первый. Пришлось табличку с номером для запчастей отправить на экспертизу, где эксперты криминальной милиции и работники исследовательского центра ВАЗа проверяли, не подделала ли ее пенсионерка Зимихина!

– **Бабушка оказалась честной?**

– Ну зачем пенсионерке заниматься махинациями? Тем более что машина ей досталась от покойного супруга. Проверка показала, что это подлинник, и Зимихиной вручили ключи от новой «одиннадцатой». А эта «копейка» (правда, отреставрированная) сегодня стоит в здании заводоуправления.

Есть еще «копеечная» детективная история. Она связана с машиной, сошедшей с конвейера 16 июля 1971 года. Уникальность ее в том, что она 100-тысячная, причем и двигатель с таким номером, и кузов. Больше подобных совпадений нет ни на одном вазовском автомобиле. Так вот, эта машина была передана в управление главного конструктора, а потом – в музей ВАЗа. Когда в 2007 году был саммит Россия – ЕС и на завод приехал Путин, ему показали эту машину. Владимир Владимирович хлопнул дверью и выразил свой восторг. А стоявший рядом Владимир Артяков быстро смекнул и решил подарить эту историческую «копейку» Путину на 55-летие.

Был издан приказ № 290 от 31 мая 2007 года о безвозмездной передаче автомобиля в управление делами президента России. Мы вместе с покойным ныне Александром Ясинским возмутились и написали в местной прессе, что некорректно дарить реликвию, к которой новые начальники не имеют никакого отношения. Внимания на нас не обратили, сказав лишь: «Не ваше дело!» Машина к тому времени уже стояла в Москве в одном из автосалонов. Помню, я тогда написал эпиграмму:

*Ума хватило на копейку*

*Начальству на музейную идейку.*

*Чтоб Путина от смеха уморить,*

*Могли бы весь музей*

*С подлодкой подарить!*

Помню, мы погнались волну, пригрозив, что этот подарок может быть расценен как взятка должностному лицу и повлечет возбуждение уголовного дела. В тот момент приближались выборы в Госдуму, и мы с Ясинским решили не настраивать народ против Артякова и «Единой России», чтобы не быть обвиненными в политиканстве. Но предупредили, что после выборов начнем бороться с новой силой. Нам предлагали вариант: купить другую «копейку», отреставрировать ее и передать в музей, но мы настаивали на возвращении в Тольятти прежней машины. Музейные работники не верили, но сразу после выборов «копейка» вернулась в Тольятти, причем с хромированным глушителем, новой резиной, колпаками.

– **Какой автомобиль, на ваш взгляд, является визитной карточкой завода за всю его историю?**

– По результатам народного опроса «копейку» признали автомобилем столетия. По дорогам бывшего СССР до нынешних времен бегают десятки тысяч легендарных машин. По данным «Автостата», на 1 января 2020 года в России было зарегистрировано 284 885 автомобилей «ВАЗ-2101». А вот на земном шаре «визитка» – безусловно, «Нива», которая «расплодилась» на планете Земля в количестве более чем 3 миллиона экземпляров. Даже французы многократно говорили, что «Нива» – это икона советского автопрома. Когда-то я нарифмовал:

*Автомобиль с судьбой счастливой,*

*Такая ж редкость, как алмаз.*

*И мы гордимся нашей «Нивой»,*

*Она открыла миру ВАЗ!*

Некоторое время в стране и за рубежом о ВАЗе напоминала и наша автомашина «ВАЗ-2106», которую в народе звали «шестерка», «шаха», «шиха»... Производилась она более 30 лет, и была востребована даже праворульная модификация. В Канаде машина продавалась весьма успешно. Ее готовы были покупать и американцы, однако контракт сорвался из-за трагедии со сбитым самолетом и вводом войск в Афганистан в 1979 году.

– **Вопрос, который вряд ли можно назвать праздничным. В одной из соцсетей есть группа «Рабочие АВТОВАЗа», в которой, в основном, пишут гадости про завод. Там даже есть странная традиция – увольняющиеся с предприятия размещают фотографии с неприличным жестом на фоне вазовской высотки, демонстрируя тем самым свое неуважение. Что думаете по этому поводу?**

– Вопрос сей с грустью прочитал и свой ответ зарифмовал:

*Немало критиков сейчас в расчете на своих «баранов»,*

*Хамят в сетях про АВТОВАЗ, сливаясь с хором критиканов!*

*Мне жаль «обиженных» судьбой...*

*Ужель так плохо с головой?*

– **Люди, связанные с АВТОВАЗом, разъехались по всему миру. Вы говорили, что один из ваших знакомых имеет дом в Грузии. Каданников вроде в Италии жил... Какие-нибудь еще страны можете озвучить?**

– Конечно, знаю многие страны, в которых проживают люди, прошедшие вазовскую школу. Самый большой коллектив обосновался в Израиле. Я их там называю «сектор ВАЗа» (по аналогии с сектором Газа). Там живет даже третий директор автоцентра на Восточном кольце Изольд Ружинский. Что интересно, он закончил с золотой медалью ту же школу № 81 в Куйбышеве, что и я, только на 4 года раньше. А потом я стал пятым директором автоцентра...

Вазовцы живут в Австралии, Чехии, Германии, Канаде и 14 бывших республиках СССР. Кстати, Каданников и сегодня находится в Италии. Не знаю, как он там, «бедный», в самоизоляции страдает.

– **Последний вопрос. Вы когда-нибудь задумывались о том, что могли бы сделать для АВТОВАЗа, если бы в свое время оказались на высоком посту? Например, одного из вице-президентов...**

– В свое время судьба, с подачи Александра Зибарева, подарила мне возможность сделать несколько крупных дел для родного завода. Самые заметные: расширение центра запчастей, строительство ЦЗЧ-2, корпусов НТЦ (с нуля) и автополигона в Сосновке, организация системы продажи автомобилей по «Кодексу чести дилера» (с ее помощью заводу удалось за 4 месяца войти в нормальный режим выплаты зарплаты во всех производствах). А ещё провернуть множество других «авантюр» для пользы ВАЗа. Но никогда не просил и не думал о получении какой-то «рукой водящей» генеральской должности.

**Беседовал Андрей ЛИПОВ**