

Юрий Целиков: Кадровый голод на ВАЗе появился по вине иностранцев

Официально днем рождения ВАЗа считается 20 июля, однако в этом году праздновать начнут уже в субботу, 15-го, когда на заводе организуют день открытых дверей. В преддверии очередного городского торжества мы решили пообщаться с известным ветераном ВАЗа Юрием Целиковым, правда, интервью едва ли получилось праздничным: всё-таки проблем на предприятии по-прежнему много и каждая требует отдельного внимания...

Жадные дилеры на юге и в Подмоскovie

– Как настроение, Юрий Кузьмич? Чем занимаетесь в свободное от дачных забот время?

– Отвечу так: ощущаю себя на 75 лет, хотя периодически здоровье напоминает, что скоро уже 82... Кстати, дача действительно поднимает настроение. В свободное время перебираю архивы, готовлю несколько вариантов новых книг. Отдельно собираю материалы по новейшей истории ВАЗа.

– Думаю, получится интересно, однако давайте перейдем к вазовским событиям, которые обсуждают многие российские автолюбители. Максим Соколов обратился к дилерам с просьбой не завышать цены и помнить, что завод и продавцы являются одной семьей. А к тем, кто не хочет этого понимать, обещал принять жесткие меры, вплоть до уменьшения отгрузки машин и полного разрыва отношений.

Хотелось бы услышать ваше мнение по поводу конфликта. Это пиар-ход завода с целью показать заботу о покупателях?

– Конфликты руководства ВАЗа с дилерами были всегда, но они не выносились на публичное обсуждение. Без сомнения, обращение Максима Соколова к дилерам с угрозой принять жесткие меры к нарушителям этики корпоративного поведения и ценовой политики связано с текущей ситуацией на авторынке России. Сегодня доля иномарок резко сокращается, кроме автомобилей из Китая. Если дилеры начинают завышать цены на вазовскую продукцию, то автоматически открывается дорога к увеличению продаж конкурента из Поднебесной.

Глупо отрицать, что в стране появились дилеры (особенно в южных регионах и Московской области), стремящиеся хорошо навариться в этот смутный период повышенного спроса на вазовские автомобили.

– Вы сказали, что конфликты были и раньше. Как удавалось находить компромисс?

– В период, когда приходилось руководить международной ассоциацией дилеров (туда, помимо российских фирм, входили представители бывших республик СССР), мы находили взаимоприемлемые решения по вопросам скидок и отсрочек по платежам за поставляемые в дилерскую сеть автомобили.

Самым памятным был период с осени 1995 года по декабрь 1996-го, когда «АВТОЦЕНТРУ – ТОЛЬЯТТИ – ВАЗ» было доверено начать эпопею наполнения «живыми» деньгами кассу завода, чтобы снять проблему задержанной на три месяца зарплаты вазовцам. Тогда довелось придумать так называемый кодекс чести дилера. Под давлением Александра Зибарева тогдашний гендиректор завода Алексей Николаев сделал автоцентру 30-процентную скидку на автомобили, и понеслось... С марта 1996 года при работе без выходных и праздничных дней удалось за три месяца снять проблему задолженности по зарплате на ВАЗе.

К сожалению, пришедшие на завод французы практически перекрыли все возможности к дискуссиям.

– Правильно ли в данной ситуации угрожать дилерам, демонстрируя силу руководства ВАЗа? Или надо искать компромисс иным способом?

– Не берусь судить о правильности таких заявлений Максима Соколова, но, видимо, есть желание исключительно добра всему дилерскому сообществу. Иной способ решения проблемы заключается в том, чтобы вернуться к восстановлению открытого периода взаимоотношений завода и дилеров: меньше диктата и нравоучений, а больше возможностей для обсуждения.

К сожалению, последняя дилерская конференция, проходившая в Сочи, продолжила французскую политику инструкционного содержания. Вместо того, чтобы устроить дискуссию по проблемам рыночного спроса и координации действий в ценовой политике, дилерам не позволили высказаться.

Цены растут, но спрос есть

– Давайте теперь поговорим о других вазовских темах. Никак предприятию не удастся решить вопрос с поставками комплектующих. Пришлось даже снова переносить корпоративный отпуск в связи с этим. На ваш взгляд, в России и дружественных странах действительно нет компаний, способных заменить ушедших поставщиков?

– Для восстановления разрушенного производства отечественных комплектующих потребуется не менее двух лет, а пока надо искать компромисс иным способом и кланяться в ноги производителям из Китая, Турции, Индии, Ирана. Нужно находить возможности для направления денежных средств на возрождение отечественного машиностроения!

– Недавно в Санкт-Петербурге запустили производство новой модели «Лада Икс Кросс 5», сильно напоминающей китайский кроссовер «FAW Bestune T77». Что думаете по этому поводу? Получается, что история в какой-то степени повторяется, ведь 53 года назад первой вазовской моделью стал итальянский «Фиат»?

– Сравнить «Ладу Икс Кросс 5», имеющую большой китайский акцент, и купленную у итальянцев модель фирмы «Фиат» некорректно, хотя бы потому, что СССР заключил контракт века на создание в стране крупнейшего в Европе автомобильного предприятия, заводов-спутников и сети автосервиса. В Санкт-Петербурге же запустили производство на мощностях завода, который отошел под влияние ВАЗа в сильно изменившееся после начала СВО время.

– Раньше вы говорили, что между вазовскими автомобилями и иномарками должна быть разница в цене. Сейчас она, по сути, отсутствует, да и иномарок на рынке почти не осталось. В итоге мы видим, что ценник на «Весту» больше миллиона, а «Лада Икс Кросс 5», как говорят, будет стоить 2,5 миллиона. Не дороговато ли, на ваш взгляд?

– Про разницу в цене с иномарками часто говорил первый генеральный директор. ВАЗ был нацелен на производство доступных по цене автомобилей для жителей СССР. Авторынка в те времена просто не было, а существовало административно-принудительное распределение продукции всех автозаводов среди населения.

А вот когда мы окончательно вступили в рыночные отношения и в страну хлынули сначала подержанные, а потом и новые иномарки, тут же появилась проблема ценовой конкуренции. Виктор Поляков сразу обозначил необходимость держать дистанцию в ценах в пределах одной-двух тысяч долларов от иномарок, чтобы сохранить производство отечественных автомобилей.

Сегодня вопрос ценообразования сильно изменился. Тут оказывают влияние качество машин, а также требования по безопасности и возросшие интересы к комфорту. Вот и получилось, что вазовские изделия вплотную приблизились по цене к иномаркам. Но главное пока не изменилось – это спрос и покупательская способность населения.

– Не слишком ли увлекается АВТОВАЗ сотрудничеством с китайцами? Или в нынешних условиях это оправданный шаг?

– ВАЗ вынужден искать пути сближения с китайским автопромом, так как российские дилеры всё в больших количествах продают машины компаний из Поднебесной.

Следовательно, для их ремонта нужны китайские запчасти, которые легко преобразуются в нужные нашему заводу комплектующие.

Зэки на заводе? Здравая идея

– Как думаете, когда завод окончательно оправится от проблем с поставками комплектующих, китайцев стряхнут или они продолжают усиливать свое влияние?

– От проблем с комплектующими в ближайшее время ВАЗ не оправится, так как российские поставщики пока слабы. Кроме того, в системе машиностроения велики перспективы кадрового голода. Мне кажется, что нашему правительству и Госдуме пора законодательно разрешить возврат к производственной деятельности способных и технически грамотных специалистов, отбывающих заключение в системе федеральной службы исполнения наказаний.

Как пишут СМИ, только в Самарской области на начало прошлого года в колониях содержались 10,2 тысячи заключенных. Часть из них привлекли на СВО для защиты Родины. Может, и для того, чтобы поднимать с колен российский автопром, кто-нибудь сгодится?

– Именно об этом недавно говорил президент Максим Соколов, подтвердивший заинтересованность ВАЗа в привлечении к сборке автомобилей людей, приговоренных к обязательным работам...

– Интерес Максима Юрьевича к возможному применению на рабочих местах главных конвейеров людей, имеющих судимость по легким статьям, – в нынешних условиях вполне понятный и рациональный. На ВАЗе еще сохранились специалисты, обучавшие временных работников. Идея здравая и полезная.

– Кстати, можете озвучить, кого в разные годы привлекали к сборке машин на ВАЗе? Я помню только вьетнамцев, но, может, был еще кто-то, кто помогал в период кадрового голода? Или смешно говорить о кадровом голоде в 70-80-е годы, когда все стремились попасть на ВАЗ?

– Кадровый голод периодически случался на заводе. Прежде всего, велась планомерная и активная работа по приглашению на работу демобилизованных солдат и офицеров. У ВАЗа были прочные связи с моряками Балтийского флота, пограничниками и пилотами армейской авиации. Практиковался набор из числа студентов, проходивших преддипломную практику в производствах ВАЗа.

– На ваш взгляд, почему сейчас на заводе нехватка кадров? Может, проблема в том, что разорвана связь поколений? Дети теперь не видят, что их отцы каждый день идут на ВАЗ, не слышат рассказов о том, каким важным является процесс автомобилестроения...

– После нескольких лет оптимизации численности персонала связь поколений действительно нарушилась. Кроме того, молодежные конференции специалистов на ВАЗе постепенно затухли, перспективы для продвижения по службе стали туманными. Иностранцы добавили антинародные требования к обязательному знанию английского языка, на котором принудительно начала вестись деловая переписка, а также составлялась технологическая и конструкторская документация.

А главное, молодежь увидела, что стали процветать кумовство и избирательный подход в кадровой политике франко-японских руководителей. Старшее поколение вазовцев перестало влиять на работу завода, акционеров ВАЗа уничтожили... Вот это всё и спровоцировало появление кадрового голода.

Все мозги утекли в «Рено»

– Как относитесь к идее возрождения бренда «Ока»? И самое главное, сколько, по-вашему, должен стоить этот автомобиль – дешевле или дороже 500 тысяч рублей?

– Возврат бренда «Ока» – это возможный (на фоне последних заявлений), но очень трудный вариант. Утеряны технологические процессы и оснастка, да и специалисты практически полностью ушли на заслуженный отдых (даже с учетом того, что пенсионный возраст повысили). Цена «Нью-Оки» теоретически может быть в пределах 500 тысяч рублей, но это из области фантастики.

– Через несколько месяцев будет знаменательная дата – 10 лет с того момента, как российских президентов на ВАЗе сменили иностранные. Первым из них, как известно,

был Бу Андерссон, утвержденный советом директоров на этом посту 5 ноября 2013 года. На ваш взгляд, иностранцы больше забрали у ВАЗа, чем дали ему?

– Кое-что новое завод и город получили, но сам подход иностранцев ясно показал, что все действия были нацелены на ослабление отечественного машиностроения, и автопрома в частности. Особенно это проявилось в обмане и действиях по локализации: медленно и плавно переводили поставки комплектующих на свои зарубежные предприятия, выдавливали грамотных отечественных специалистов и даже все информационные технологии перетасили в Европу...

Мозги из вычислительного центра ВАЗа почти сразу «утекли» в систему «Рено», поскольку зарплата наших специалистов была гораздо ниже, чем у иностранцев. Помню, написал эпиграмму на первого заместителя генерального директора Яна Венсана, который дорого обходился заводу, имея оклад свыше 3 миллионов рублей в месяц и рисуя на совещаниях каких-то чертиков.

– Да, помню эту эпиграмму. Если коротко, вы посоветовали ему вернуться во Францию.

– Точно так. Самое же приятное, что после очередного отпуска Ян Венсан остался в Париже...

– А вообще, не считали, сколько у вас эпиграмм на варягов? Может, опубликовать их стоит, в назидание потомкам?

– Многие из них уже опубликованы на страницах книги «Латынь на ВАЗе», тираж которой в 500 экземпляров разошелся полностью. Но если нужно, один найду для «Вольного города».

– В продолжение разговора о варягах. Не так давно Бу Андерссон, работающий сейчас в Ташкенте, заявил, что разгромил ВАЗ, имея в виду серьезный прогресс узбекского автопрома. Лично вам не грустно было услышать такое из уст бывшего руководителя ВАЗа?

– Зря он так, конечно... Наверняка до сих пор обижается на то, как с ним поступили в Тольятти, хотя под руководством Бу Андерссона завод сумел добиться заметного эффекта в обновлении модельного ряда. Кстати, к нему с ВАЗа в Узбекистан уехали некоторые специалисты, что подчеркивает их уважение к этому топ-менеджеру.

– В заключение несколько слов скажем о предстоящем дне рождения ВАЗа. Что думаете по поводу дня открытых дверей, и задействуют ли как-то ветеранов завода в праздничных мероприятиях?

– Напомню, что впервые масштабный день открытых дверей появился с подачи Бу Андерссона, когда на завод пропускали буквально всех, а вазовцы получили возможность показать главный конвейер своим детям и внукам. Идея отличная, надеюсь, что погода не подведет!

Что касается участия совета ветеранов, то активные его члены в меру своих сил стараются встречаться со школьниками и студентами учебных заведений города. Это радует и повышает интерес к жизни, что особенно важно в нынешнее тревожное время.

С наступающим праздником вас, вазовцы и все тольяттинцы!

**С Кузьмичом переписывался
Андрей ЛИПОВ**