

Юрий Целиков: В бедах ВАЗа Чемезов виноват больше Андерссона

События вокруг Волжского автозавода в последнее время разворачиваются стремительно.

На фоне массовых сокращений (то есть оптимизации численности) сначала глава «Ростеха» Сергей Чемезов выступил с резкой критикой Бу Андерссона, потом зампред правительства России Аркадий Дворкович заявил, что будет лично следить за ситуацией в Тольятти. На днях мы встретились с ветераном ВАЗа Юрием Целиковым, чтобы поздравить с 74-летием и спросить, не удивлен ли он таким вниманием со стороны высоких столичных чиновников?

– Не удивлен, но обрадован! – сказал Юрий Кузьмич. – Видимо, в правительстве стали понимать, что государство не может быть полноценным без машиностроения. Отсюда и повышенное внимание к нашему заводу. И неважно, что руководит им иностранец. Это может быть даже плюс в глазах некоторых высоких чиновников, ведь у большинства из них дети живут на Западе, успев впитать (и, возможно, передать родителям) капиталистические устои и ценности.

Другая причина – в Москве все-таки побаиваются, что в связи с массовыми сокращениями персонала в Тольятти могут начаться акции протеста. Город у нас уникальный по своему статусу (в России он крупнейший из тех, что не являются областными центрами), многонациональный и, как показывает новейшая история, протестный. Не зря ведь сюда раньше Путин едва ли не раз в год заезжал, а до него Горбачев был... Сейчас снова растет социальная напряженность, так что вмешательство Москвы выглядит вполне естественно.

– Не знаю, совпадение или нет, но вся суэта началась после того, как президент России проехался в Сочи на «Весте» в сопровождении вазовского руководителя.

– Помните, я несколько раз говорил, что Бу Андерссон обещал со мной встретиться. Так вот, за последний месяц мы виделись с ним трижды, причем один раз беседовали достаточно долго в присутствии его спутницы Катаржины и переводчицы. Зашла речь и о тест-драйве с участием Владимира Путина, причем я отметил, что в отличие от предыдущих подобных акций, когда то багажник не закрывался, то машина не заводилась, на этот раз все прошло гладко.

Также узнал, что Бу Андерссон читал мое сентябрьское интервью, где в частности осуждалась показушная акция возле заводоуправления, посвященная 60-летию шведа.

– И какая была реакция?

– Улыбались вместе с Катаржиной. Вообще с чувством юмора у них вроде все в порядке, хотя я не постеснялся покритиковать подчиненных Бу Андерссона за дешевый пиар. Надеюсь, что теперь восславлять его будут аккуратнее.

– О чем еще беседовали?

– Я у него прямо спросил: «Зачем меня позвали-то?» Он ответил, что хотел бы понять, чем дышит ветеранское сообщество. У нас ведь действует клуб «Патриот», куда входит около 150 вазовских ветеранов, так что мысли я озвучивал не только от своего имени. В частности, попросил отменить дурные приказы предшественников Бу Андерссона, касающиеся продажи автомобилей вазовцам. Когда он попросил назвать лучших дилеров на тольяттинской площадке, я прямо ответил, что лучшие давно разогнаны такими «специалистами» по продажам и маркетингу, как Криворучко, Нагайцев, Федосов и пришедшими следом за ними варягами. Я сказал, что покупателями наших автомобилей в первую очередь должны быть люди, причастные к их производству, то есть сами заводчане, поставщики, дилеры. Условия для них должны быть льготными, и неважно, оставят они машину себе или перепродадут. Кроме этого, возрождение для заводчан программ «30 на 70» (то есть треть стоимости вносишь сразу, а остальное в рассрочку) и «50 на 50» способно

изменить настроение народа и серьезно встряхнуть рынок. Это выгоднее, чем из-за кризиса останавливать производство и сокращать персонал.

– Андерссон как-то на вашу критику реагировал?

– Внимательно слушал и записывал наши предложения. Видимо, чувствует, что земля под ним гореть начинает. Я откровенно сказал, почему сейчас на заводе идет вторая волна неприязни по отношению к президенту АВТОВАЗа. Основные из причин – сокращение численности рабочих и служащих, уменьшение объемов выпуска и выдавливание с производственной площадки моделей, выпускаемых под брендом «Лада».

Кстати, на той же встрече Андерссон сказал, что они собираются снимать с производства «Приору» и разбирать линию конвейера, по которой она идет. Услышав это, я чуть не подпрыгнул на месте, а потом предупредил, что это будет для него самой большой производственной ошибкой в жизни, ведь «Приора» (особенно в дешевой комплектации) еще долго может быть востребована в России, особенно на рынке подержанных автомобилей! Он, видимо, прислушался, так как вскоре появилась информация, что эту модель пока снимать не будут.

– Вы сказали про негативное отношение к дешевому пиару. А о дорогом что думаете? Недавно вот стало известно, что Бу Андерссон передал пять новеньких автомобилей «Веста» мэрии (якобы на обкатку, ведь закон запрещает делать такие подарки чиновникам), а еще свозил группу журналистов на тест-драйв в Италию...

– Что касается предоставленных мэрии автомобилей, то это вполне нормальная практика, известная еще со времен Виктора Полякова. Раньше, к примеру, гаишникам отдавали «Жигули» на так называемые эксплуатационные испытания, правда, Виктор Николаевич предупреждал, что это может быть просто ширмой для использования машин в личных целях.

Но в целом соглашусь, что почти во всех действиях вазовской пиар-службы заметен перебор и тест-драйв в Италии – лишнее тому подтверждение. Думаю, что сделано это было для того, чтобы нейтрализовать негатив средств массовой информации по отношению к ВАЗу. Ведь мы с вами живем во время, когда купить можно практически все, даже любовь и здоровье, не говоря уже про журналистскую милость. Получается, что польза для завода вроде бы есть, но КПД мизерный. Считаю, что в период «лечебного голодания» на ВАЗе стоит отказаться от неоправданных расходов. Не время сейчас пиариться за вазовские деньги!



– Много критики звучит из-за того, что «Весту» производят не в Тольятти. А сейчас еще поползли слухи о том, что Бу Андерссон якобы планирует совсем перебраться в Ижевск, а вазовскую высотку вообще выставят на продажу...

– Думаю, что уже поздно переносить производство «Весты» в Тольятти, а вот производить компоненты для нее нужно здесь, что позволит сохранить рабочие места. Что касается озвученных вами слухов, то не

стоит относиться к ним серьезно. Сейчас много «буненавистников», и они стараются любыми способами окончательно испортить его репутацию в Тольятти. Вообще чувствуется, что швед пытается сделать как лучше, но не получается, потому что у него нет своей команды (на ВАЗ он пришел один), а каждый из крутящихся вокруг него людей имеет корыстный интерес.

– Недавно с критикой в адрес Бу Андерссона выступил даже глава «Ростеха» Сергей Чemezov, заявивший, что в плане сокращения рабочих мест нужно было действовать более аккуратно. Много лет молчал, а тут вдруг решил высказаться...

– Нет, не молчал. Вы знаете, что буквально в апреле он хвалил Бу Андерссона, говорил, что все правильно делают. На мой взгляд, когда пошла информация о массовых сокращениях и чиновники в Москве задержались, то Чemezову ничего не оставалось, как осудить происходящее, ведь он является теневым председателем совета директоров. Должность он эту не занимает лишь потому, что вместе с «Ростехом» попал под санкции и не может выезжать в Европу, чтобы встречаться с партнерами по «Рено-Ниссан». Суть в том, что, являясь другом Владимира Путина, Чemezov, видимо, побаивается, что именно с него будет спрос, если ситуация в Тольятти обернется серьезными неприятностями.

– Как думаете, увидим ли мы со временем Чemezова на более высоком посту?

– На каком?

– Например, на министерском...

– А оно ему нужно? Он сегодня выше всех министров, если даже смог Сердюкова к себе на работу пристроить. Чemezov хорошие деньги получает, причем не только с ВАЗа, но и с десятка других предприятий, да и жена у него – одна из самых богатых в стране. Я все жду, когда он от нашего завода отстанет, а его дальнейшая судьба мне мало интересна.

– А мог ли Чemezov при желании не допустить массовых сокращений на ВАЗе?

– Конечно, мог и обязан был это сделать! Я уверен, что ни один кадровый «волос» не упадет без молчаливого согласия Чemezова. Он просто дистанцируется от всех этих дел, так что виноват в нынешней ситуации больше, чем исполнитель Андерссон. Чemezова и Артякова давно надо было вывести из совета директоров Волжского автозавода, ведь от них много бед было предприятию за последние десять лет. А то, что глава «Ростеха» сейчас сбрасывает весь негатив на Андерссона, вполне соответствует его стилю. В свое время он Каданникова упрекал, что тот, мол, пенсионер и редко на заводе бывает...

– В свое время вы сказали, что сокращенных вазовцев сложно потом будет снова заманить на завод, если такая необходимость вдруг возникнет. Понимает ли это Бу Андерссон? Догадывается ли о том, что многие горожане затаили на него большую обиду?

– Стараюсь смотреть на ситуацию реально. Множество раз общаясь с умными людьми, я нарисовал для себя схему восприятия того, что сейчас происходит. Бу Андерссон поставил перед собой цель доказать, что он является сильнейшим менеджером в России, способным справиться с любыми трудностями, возникающими на возглавляемых им предприятиях. Но он не учел несколько моментов, один из которых заключается в особом статусе Тольятти и Волжского автозавода, так что здесь его опыт прежней работы требует большой корректировки. Понятно, что он пользуется проверенными методами, применяемыми в западных государствах. Не продаются автомобили – сокращают выпуск, а потом считают, сколько для новых условий нужно человек и проводят оптимизацию численности. Но ведь надо думать и о том, чтобы эти люди не пропали, ведь многие отдали предприятию целую жизнь. А Бу Андерссон приглашает на ВАЗ варягов, которые абсолютно равнодушны к судьбам города.

– Когда на заводе запланировано очередное собрание совета директоров и какие решения на нем могут быть приняты?

– В понедельник, 30 ноября, причем я жду заседание с большим нетерпением. Знаю, что Бу Андерссон подготовил хорошие предложения, в том числе с учетом мнения ветеранов и молодых специалистов. Если совет директоров с доводами согласится, то в следующем году заводу (да и городу) будет дышаться немного легче.

– Каковы, на ваш взгляд, дальнейшие перспективы Тольятти? В связи с сокращением на ВАЗе и ряде других предприятий некоторые жители (в основном молодежь) уже готовят для города поминальные

молитвы, не исключая вероятности переезда в Самару, Москву, Казань, Сочи, Санкт-Петербург или куда-то еще. Что вы думаете по этому поводу?

– Надо набраться терпения и пережить этот тяжелейший (причем не только для Тольятти) период. Покупательская способность населения упала более чем на 20 процентов, да и нынешние действия российского правительства оптимизма не вселяют. Когда в Кремле говорят: «Мы достигли дна», хочется спросить: «Какого?» Ведь бывает дно илистое, где можно долго барахтаться, поднимая на поверхность всякую муть. Ну, побомбили Сирию, показали миру свою крутизну, испытали оружие, снизили запасы боеприпасов с истекающим сроком хранения... Может быть, теперь стоит сконцентрироваться на экономике, социальных проблемах, идеологии? А то до сих пор не знаем, что же мы строим...

– Немного удивляет, что в столь сложный момент тольяттинцы не проявляют солидарности. Даже сокращаемые вазовцы остаются каждый сам за себя...

– Каждый стал сам за себя после того, как в России началось негласное строительство полукриминального капитализма, порождающего безразличие, глупость, ненависть и «предпринимательность». Милосердие сегодня выборочное, в умах – раздрай, стимулируемый четко выстроенной информационной системой. В итоге получается, что сегодня на заводе, в городе и всей стране дефицит честных и порядочных людей. Им сложно выжить, оставаясь таковыми в нынешних условиях. К примеру, я внимательно слежу за тем, обращают ли тольяттинцы внимание на новые дорожные знаки, запрещающие стоянку на той или иной стороне проезжей части – в зависимости от четной или нечетной даты (Юрий Кузьмич был одним из инициаторов их установки, о чем мы многократно писали, – прим. авт.). И что вы думаете? Знаки стоят, но большинство автовладельцев их игнорируют. Совесть у них вообще есть? Как дороги-то чистить?

– Люди у нас, к сожалению, начинают понимать что-то лишь тогда, когда машину увозит эвакуатор... Главное для них – это своя собственность, а не то, кто и как будет дороги чистить...

– А вы у меня спрашиваете, почему же вазовцы каждый сам за себя. Вот вам и ответ! Вот они, эти люди, многие из которых являются работниками завода. Все равно им, понимаете, все равно...

Автор: Андрей Липов © Babr24.com Источник: Газета «Вольный город» ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, РОССИЯ

👁 13061 06.12.2015, 14:12 📄 969

URL: <https://babr24.com/?ADE=140941> Bytes: 12767 / 12607 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- В Контакте

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Андрей Липов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/@irk24_link_bot)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/@kras24_link_bot)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)