2012-04-06 **Воронежская промышленность: ситуация тревожная**

**Пресс-служба Воронежского обкома КПРФ**

Над градообразующими предприятиями областного центра вновь сгущаются тучи «оптимизации».

Нынешние реформаторы на словах говорят о модернизации, а на деле продолжают добивать высокотехнологичные производства. Это видно на примере ОАО «Воронежское авиационное самолетостроительное объединение» (ВАСО) Вместо налаживания серийного производства самолета АН-148 в 2011 г. было резко сокращено финансирование авиазавода на закупку покупных комплектующих изделий (ПКИ). В результате вместо планировавшихся более десятка самолетов, завод изготовил только четыре.

Естественно, что при таком количестве машин они оказались убыточными. Да и предприятия-поставщики, при таком ограниченном заказе, цену на ПКИ закладывают, как на эксклюзивные изделия. Кстати, и кредитов на развитие производства для ВАСО

выделено кредитов на развитие производства в разы меньше, чем авиазаводу Комсомольска-на-Амуре, выпускающему «Суперджет-100», который на 80% состоит из импортных комплектующих.

Как разорвать этот порочный круг? Выход один: за счёт мощной государственной поддержки организовать серийное производство, основу которого должны составить ИЛ-96 с учётом того, что оборудование воронежского авиазавода предназначено для производства широкофюзеляжных самолётов. Параллельно с его налаживанием провести реконструкцию завода, а также готовить и привлекать квалифицированных специалистов, повысить им зарплату, усилить меры социальной поддержки.

С одной стороны, руководство ВАСО и Объединённой авиастроительной корпорации, являющейся главным акционером предприятия, заявило о принятии плана производства на ближайшие три года, который предусматривает изготовление 21 самолета Ан-148, 4 самолетов Ил-96, самолетокомплектов для SSJ 100, Ил-76, а также участие в производстве военно-транспортного самолёта Ан-70. Лизинговая компания «Ильюшин Финанс К°» уже заключила с ВАСО контракт на покупку трех бортов, которые получит иркутский авиаперевозчик «Ангара».

Есть планы строительства трех новых цехов и реконструкции прежних. Соответствующий инвестпроект предполагает вложения в ВАСО на уровне 5,5 млрд рублей.

Также было подчеркнуто, что не планируется сокращение численности персонала, а лишь изменение соотношения между управленцами и рабочими в пользу увеличения числа тех, кто непосредственно занят в производстве.

Но нельзя забывать, что за последние годы уже не раз провозглашались амбициозные планы развития, однако они не выполнялись, кризисная ситуация на ВАСО усугублялась. Вот и на фоне бравурных заявлений достоянием заводчан стало разработанное под руководством представителя ОАК К.Д. Рухани, назначенного первым заместителем генерального директора по реконструированию и развитию ОАО «ВАСО», новое штатное расписание, предполагающее сокращение более тысячи сотрудников и урезание на 45-50 % фонда оплаты труда (хотя и сегодня инженер-конструктор высшей квалификации имеет оклад 11 тысяч рублей). Причем эти шаги не согласовываются с профсоюзной организацией, не предоставляется их экономическое обоснование.

При таком положении с кадрами заводу грозит медленное умирание. Какая молодежь будет работать за такую нищенскую зарплату? Инициированная ОАК продажа социалки завода - спорткомплекса, стадиона, подросткового клуба, поликлиники № 16, Дворца культуры и др. – также бьёт по заводчанам, поскольку эти объекты могут быть либо вовсе уничтожены, либо окажутся доступными только за плату.

За счет чего же всё-таки авиазавод будет достигать новых рубежей – за счёт реальной господдержки или же путём экономии на сотрудниках? Пока ответа нет, и это очень беспокоит людей.

Неспокойно и на предприятиях, входящих в состав концерна «Созвездие». С середины апреля начнётся увольнение более 700 работников. По мнению сотрудников, наряду с действительно необходимым сокращением ряда вспомогательных участков, новая производственная структура и штатное расписание наносят удар по кадрам, и прежде всего молодёжи. Если раньше отбирали талантливых старшекурсников в ВГУ и техническом университете и принимали их стажерами, а одновременно с окончанием учёбы переводили на полноценные ставки инженеров с соответствующей оплатой, то теперь всем, кто не отработал три года, придётся вновь стать стажерами. Немудрено, что многие молодые сотрудники, не желающие такого поворота в карьере и снижения зарплаты, увольняются, а предложения от зарубежных фирм им уже готовы. В результате и ветеранов сократят, и молодежь разбежится, поэтому производственному процессу наносится серьёзный ущерб, который проявится через несколько месяцев.

Не вызывает оптимизма и перевод руководства концерном в Москву. О том, к чему приводит уход предприятий из-под контроля региона, можно судить на примере шинного завода. Его новые хозяева – ОАО «Сибур-холдинг» продали предприятие транснациональной компании «Pirelli», и теперь наш воронежский завод будет работать на заграницу и туда же  платить налоги.

Вполне возможен и вариант, приведший в своё время к ликвидации концерна «Энергия» - предприятие дробится на множество мелких фирм по направлениям деятельности, а потом начинается постоянный передел собственности и уничтожение производства. То, что акции «Созвездия» на 100% принадлежат государству, положение не меняет: планы приватизации предприятий оборонного комплекса озвучены и, вполне возможно, будут в дальнейшем расширяться.

Весьма сомнителен и «переезд» «Созвездия» в Масловский индустриальный парк, идею которого г-н Путин поддержал на встрече с воронежским губернатором Гордеевым – мол, некоторые проекты, осуществляемые с нуля, в конечном итоге становятся гораздо более эффективными, чем модернизация существующего производства. О том, сколько денег «распилено» при строительстве Сколково, стало притчей во языцех, и в то же время проект ещё далек от завершения. А вот существующие наукограды, нуждающиеся в господдержке, продолжают сдавать позиции. Не следует забывать и о примере Воронежского экскаваторного завода, который со старой площадки убрали, а на новой не восстановили, окончательно угробив некогда процветающее предприятие. Наконец, надо помнить и о людях: сколько они будут тратить времени на дорогу в Масловку и обратно и на чём будут добираться? На «Пазиках»? Трамвай, способный справляться с такими большими пассажиропотоками, искоренён в Воронеже как пережиток социализма, так что линия до индустриального парка в ближайшие годы вряд ли будет проложена.

Опасения экспертов вызывает и решение разделить должности генерального конструктора и генерального директора КБХА и планируемый уход бессменного в течение 20 лет руководителя предприятия В. Рачука. Нет никаких гарантий, что новый директор будет заниматься развитием производства, а не очередной оптимизацией.

Такие подходы к воронежской промышленности никак не согласуются с обещанием В.Путина создать 25 миллионов высокотехнологичных рабочих мест.

КПРФ неоднократно озвучивала свою позицию по данной проблеме. Смена социально-экономического курса, национализация ключевых отраслей экономики, которая позволит обеспечить предприятия госзаказом и изыскать средства на их реконструкцию, восстановление отраслевых министерств и системы планирования, ликвидация посредников в лице путинских госкорпораций, «пилящих» бюджетные деньги, сокращение расходов на управленческий персонал и непомерные оклады руководителей, введение рабочего контроля над администрацией предприятий и частными собственниками – вот ключевые положения программы коммунистов.

В их реализации нет ничего невозможного, если люди труда наконец вспомнят, что права не дают, права берут, и станут главной движущей силой созидательных перемен.