

2013-01-24 Не дадим уничтожить авиапром

Профсоюз работников аэрокосмических отраслей «Право» направил несколько обращений руководителям России и Воронежской области, работникам авиапрома.

Организованный хаос - состояние, в котором сейчас находится авиапром России - ключевая отрасль всей промышленности. Например, на нашем Воронежском авиазаводе сделали самую низкую зарплату в промышленности, разрушили социалку. От начальства люди постоянно слышат: "не нравится - уходи!" И уходят. Вначале на авиазаводе работало 25.000 человек, сейчас около 4.000. На корпуса завода и территорию жадно смотрит воронье бизнеса, нетерпеливо ждёт его гибели. А по заводу ползут слухи то о скором банкротстве, то о новом сокращении.

В 2009 году удалось отбить атаку на завод благодаря поддержке коммунистов в Госдуме. Потерпев неудачу в прямой атаке на авиазавод, реформаторы избрали обходной, более изощрённый путь: через созданные госкорпорации. Именно про них сами американцы говорили: "Корпорация - остроумное изобретение для получения личной прибыли без личной ответственности", т.е. бесконтрольно и безнаказанно.

Именно такая объединённая авиастроительная корпорация ОАО "ОАК", возглавляемая Погосином М.А., вобрав в себя 13 авиазаводов, стала глушить отечественный авиапром, забирая львиную долю бюджетных денег лично себе и на своё крайне неудачное для

России, к тому же на 80% иностранное, детище - самолёт Суперджет-100. Неслучайно ген. конструктор украинского госпредприятия "Антонов" Дмитрий Кива сказал: "В чём в России сейчас главная проблема? То, что я лично говорю всем и на всех уровнях, и вы обязательно скажете: директора авиазаводов не имеют никаких прав! Они запуганы, боятся лишнее слово сказать. Я уж не говорю, что директор завода не имеет денег на зарплату или на закупку чего-то. Человеку, который производит самолёты, запрещено не только распоряжаться своей продукцией, но даже вести переговоры об её продаже! Вот почему мне сейчас легче с Самарой работать? Там директор завода имеет все права, так как его завод не входит в Объединённую Авиастроительную Корпорацию (ОАК)".

По данным СМИ, "упорно ходят разговоры, что России при согласовании условий вступления в ВТО попросту отказали в праве строить собственные дальнемагистральные и широкофюзеляжные лайнеры", т.е. типа самых надёжных в мире ИЛ-96. Можно только догадываться, какие огромные "откаты" (по мнению экспертов, от 30% до 70% от суммы сделки) от зарубежных конкурентов и недругов России оседают в карманах чиновников. Расследовали ли компетентные органы, как бывший министр Минпромторга Христенко, посмеявшийся над предложением дать госзаказ Воронежскому авиазаводу на 100 самолётов ИЛ-96-300, сколотил на "откатах" огромное состояние (например, роскошные апартаменты на "Острове фантазий")? Почему компетентные органы не расследуют передачи чертежей и технологии на ИЛ-96 Китаю? Ущерб для страны от такого деяния очевиден.

Путь к развалу ВАСО типовой: сначала незаконная приватизация (не спрашивая согласия у трудового коллектива), затем акционирование (которое за 20 лет ничего не дало заводу, кроме развала), затем скупка акций и накопление их (до 93%) в госкорпорации ОАО "ОАК" (заводы при этом как мухи в паутине, а госкорпорация как жирный паук высасывает из них соки). Затем от "ОАК" даются указания по организации хаоса внутри завода: сначала дробится на куски предприятие (с негативным эффектом), наконец, на завод прибывает ликвидационная команда во главе с Рухани К.Д., совершенно некомпетентным в авиастроении. Под звон речей о бережливом производстве, о реструктуризации и оптимизации, с завода увольняют до 1.200 рабочих и специалистов. В разрушении авиазавода главному ликвидатору Рухани К.Д. помогает зам. ген. директора авиазавода по управлению персоналом (!) Григоров И.В., медик по

образованию, также некомпетентный в авиастроении. Вместо того, чтобы сберечь ценные кадры, реформаторы, постоянно твердящие о бережливости, изгоняют эти кадры из завода. Работа взваливается на остающихся при практически той же зарплате, что отбивает настроение работать и подталкивает к увольнению. Помните, как Медведев Д.А., будучи президентом РФ, нацеливал страну на модернизацию? Сейчас на авиазаводе отдел реконструкции и модернизации (ОРИМ) сокращён более чем наполовину. Тормозятся нужные производству решения. Множатся опустошённые от людей цехи и отделы. Вот истинная причина невыполнения плана и резкого падения качества изготавливаемых самолётов. Но наказывают лишением премии без вины виноватых - специалистов отделов и служб. Почему-то до этой замаскированной причины не могут докопаться профессионалы гос. инспекции труда ("всё соответствует положению о премировании") и прокуратуры ("нет массовых сокращений на заводе, увольняют только по соглашению сторон и собственному желанию работника").

Среди выдвинутых в письме требований - немедленно остановить разрушительную деятельность госкорпорации ОАО "ОАК" по отношению к авиазаводам.

Генеральной Прокуратуре РФ и Следственному Комитету РФ тщательно расследовать эту деятельность.

Возродить министерство авиационной промышленности России с опытными, порядочными руководителями, отказавшись от услуг Минпромторга.

Предоставить Воронежскому авиазаводу госзаказ на крупную серию самолётов ИЛ-96-300 (не менее 100 штук) и АН-148 (не менее 200 штук), грамотно спланировав по годам, оказав помощь в модернизации предприятия и решении социальных вопросов.

Счетным палатам (РФ и Воронежской области) проверить движение финансовых средств от бюджета до предприятия (нет ли распила бюджетных средств в корпорации ОАО «ОАК»?), отношение доходов руководителей и работников авиазавода при обязательной прозрачности доходов в ежемесячном бюллетене. Индекс потребительских цен статуправление области выдаёт ежемесячно. Так же ежемесячно должна индексироваться зарплата.

Установить прямые связи авиапредприятий с министерством, сделать авиапредприятия народными, управляемыми трудовыми коллективами.

Руководителям, которые будут пытаться воспрепятствовать этому процессу, нужно сказать: "Мы защищаем наш завод – народное достояние от воров и разрушителей, причём мирными и законными средствами", - говорится в письме.

От редакции: хотя губернатор Гордеев, а затем и руководство ОАК в ходе проведенного на ВАСО рабочего совещания заверили коллектив предприятия, что заказы будут, и нынешняя основная продукция ВАСО, Ан-148, в одобренном правительством РФ 26 ноября проекте программы «Развитие авиапрома 2013–2025» попадает под субсидирование, без модернизации, которая предполагает полное обновление станочного парка, закупку современных, дорогостоящих станков, подготовку профессиональных кадров, серийное производство будет невозможно, а штучный выпуск приносит ВАСО только убытки.

Туманным оказывается будущее ВАСО и в силу того, что не исключается сворачивание проектов Ту-204/214 и Ан-148, поскольку в программе «Развитие авиапрома 2013–2025» рекомендуется сосредоточиться на приоритетных проектах, а таковыми ОАК объявляет SSJ-100 и MC-21. Таким образом, ВАСО рискует потерять компетенцию финальной сборки. Что же касается производства широкофюзеляжных самолетов, на которое рассчитан воронежский авиазавод, то в планах до 2025 года широкофюзеляжного самолета у России нет.

«Расчёты показывают, что если бы лишь 80% средств, направляемых на развитие авиационной промышленности, расходовались непосредственно на заказ самолётов, передаваемых затем в лизинг, то Россия сразу вернула бы себе третье место по производству пассажирских самолётов. При этом оказались бы загружены все предприятия отрасли, и было бы создано свыше 100 тысяч рабочих мест. У предприятий появились бы возможности финансировать разработку новых образцов техники и технологий, программы технического перевооружения. У авиакомпаний возникли бы благоприятные условия для закупки новых российских самолётов.

Такое решение представляется нам необходимым сейчас, когда новые самолёты Superjet-100, Ту-204/214, Ан-148, а также Ил-96, Ан-124, Бе-200, Ту-334, Ил-476 готовы для серийного производства» - говорится в обращении председателя ЦК КПРФ, руководителя фракции КПРФ в Государственной Думе Г.А.Зюганова к правительству РФ.

Однако у нынешних правителей другие приоритеты, которые красноречиво

характеризует цитата из обращения профсоюза «Право»:

«Путин беспомощно оправдывается: "Я говорю авиаперевозчикам: "Берите отечественные самолёты", а они отвечают: "Сам бери". А Медведев, летая на надёжном отечественном ИЛ-96-300, высказался у обломков ЯК-42 в Ярославле примерно так: "Не умеете делать в России самолёты, будем покупать зарубежные". Наш воронежский губернатор Гордеев, будучи одновременно членом Совета директоров ОАО "ВАСО" и зная об огромной утрате кадров на авиазаводе, о планируемом в угоду бизнесу выносе, с существенными потерями, с территории города механического завода и концерна "Созвездие", работающих на космос, нахваливает новое производство сепараторов для нефтегазовой отрасли. Мы не забыли, как концерн "Энергия", также работавший на космос, превратили в торгово-развлекательный центр "Солнечный рай". Зато заводам, делающим трубы и оснащение для распродажи нефти и газа страны - благоприятные условия.

Верно сказал лётчик-испытатель, космонавт, герой Советского Союза Игорь Волк: "Авиастроение - это хребет государства. Убей авиастроительную отрасль, и ты убьёшь почти всё остальное. Нужно менять всю систему управления государством".