

Тема возможных перемен на ЯМЗ, о которых на минувшей неделе «Северный край» писал неоднократно, остается очень горячей. Генеральный директор ЯМЗ Владимир Савельев не согласен с планами основного акционера «Автодизеля» – холдинга «Руспромавто» – поставить на производство в Ярославле вместо малого дизеля ЯМЗ-530, который только что начал выпускаться, итальянский двигатель компании «Ивеко». По мнению Савельева, такая переориентация производства чревата массовыми сокращениями моторостроителей. А как сами работники предприятия оценивают сложившуюся ситуацию? Несколько интервью наши корреспонденты взяли по телефону и прямо у проходной моторного завода. Показательно, что многие моторщики не пожелали назвать себя.

ЯМЗ ПЕРЕД ВЫБОРОМ

Леонид АФАНАСЬЕВ, председатель свободного профсоюза ЯМЗ «Солидарность»:

– Я согласен с руководителем «Руспромавто», что нужно снижать затраты на производство, повышать производительность труда, вести техническое перевооружение цехов. Но почему же они, фактические хозяева завода, этого до сих пор не сделали, не позаботились об инвестициях? Они что, предприятие покупали, не зная, в каком оно состоянии? Говорят: глупо ожидать, что собственники будут «просто так что-то «вливать» в завод». Почему «просто так» и почему «глупо»? Двигатель есть, почему под него не реконструировать литейку? Это же их производство. Должны они о своих заводах печься, а не об итальянских.

А. С., слесарь:

– Как потребитель, я куплю только хорошую вещь, мне не важно, отечественная она или американская. Но мне надо кормить свою семью. У меня коллективный договор с нашим начальством. Пусть оно ломает голову, как обеспечить меня работой. Но сокращать 17 тысяч человек мы не позволим.

Ф. М., рабочий транспортно-го цеха:

– Если Дерипаска хочет оставить 5 тысяч рабочих, то пусть запускает итальянский дизель в Тутаеве. Там всего 6 тысяч. А ЯМЗ не надо разгонять и ломать. Пусть наши моторщики добивают свою серию. Не на сборку, так в запчасти движки пойдут.

Д. П., мастер:

– Хозяева завода должны вкладывать средства в модернизацию производства. Я лучше их знаю: литейки у нас ужасные, меньше 40 процентов годного литья. Да и годного не по евростандартам. Стало быть, надо что-то делать. Но прибыли былями, а человеческий фактор должны наши хозяева учитывать. Если поставят итальянскую линию, многие тысячи окажутся за проходной. Возникнут социальные потрясения: волнения, забастовки. Безработица отразится на областном бюджете, на росте преступности. Поэтому законами или политическими средствами Думе, губернатору надо заставить хозяев, правительство инвестировать отечественное машиностроение.

Л. Т., инженер инструментально-штампового корпуса:

– Надо сделать все возможное, чтобы на конвейер пошел наш малый дизель, 530-й. Если эту самую перспективную нишу на рынке моторов отдадут итальянцам, отечественному дизелестроению уже будет не подняться. Сейчас решается судьба не только нашего завода, но и всего российского дизелестроения. Почему в правительстве об этом не думают? Государство пока еще тоже наш крупный акционер.

Валерий ВИНОГРАДОВ, зам начальника экспериментального цеха ЯМЗ:

– Если бы мне дали возможность провести исследования двигателя итальянской фирмы «Ивеко», я бы сказал, какому стоит отдать предпочтение – ему или нашему. Во всем мире идет конкуренция, борьба за лучшие технические, эксплуатационные и прочие показатели. Пусть победит лучший – это главный аргумент. Если окажется, что ивековский выгоднее, пусть будет он. А если нет? Тогда зачем он нам? Наша продукция традиционно дешевле западной. А станет дороже, кто будет покупать такой двигатель?

Александр РУМЯНЦЕВ, сек-

ретарь совета директоров ОАО «Автодизель»:

– Вопрос не в том, какой двигатель запускать в производство, наш или фирмы «Ивеко». Самое главное – не упустить время. Международный стандарт «Евро-3» приближается, «Евро-2» уже на пороге. Важно не опоздать с производством нового двигателя, иначе мы потеряем рынки сбыта: желающие занять нишу «Автодизеля» на российском и западном рынках быстро найдутся. Конечно, мы затратили определенные средства на разработку, наши конструкторы вложили свои «мозги», и нам удобнее и быстрее организовать производство своего двигателя. Он из отечественных материалов, по российским стандартам. А западный двигатель будет сделан по своим стандартам, смежники наши к ним не готовы, потребуется время, чтобы адаптироваться. Потеряем время – можем потерять все.

Олег МИРЛИН, начальник цеха сборки и испытания моторов № 2:

– Я не имею информации ни по тому, ни по другому проекту. Помоему, Савельев правильно сказал: это должно быть решение не отдельных людей, даже не его как директора, а государственное. Так что я лично о таких судьбоносных проблемах судить не берусь. Мое дело – собирать двигатели.