

# Хотим знать, что будет завтра

## ОСТРАЯ ТЕМА

Будет дизелестроение в Ярославле или нет – участники состоявшегося «круглого стола» поставили вопрос именно так – ребром. Профсоюзы области пригласили к себе директоров заводов, руководителей компании «Русские машины», руководство области и област-

ной Думы, председателей местных и отраслевых профсоюзных организаций.

За столом «профсоюзники» и производственники оказались напротив друг друга, и началась дискуссия, переходящая в словесную дуэль. Иногда казалось, что воскресла уже отменённая на телевидении передача «К барьеру!» Если очистить всё прозвучавшее от личных выпадов и эмоций, останется деловая часть – обратимся к ней и постараемся найти ответы на действительно злободневные вопросы.

Профсоюзы считают ситуацию на предприятиях дизелестроения неудовлетворительной. Сложная обстановка на «Автодизеле» и Тутаевском моторном, на заводе дизельной аппаратуры. Ярославский завод топливной аппаратуры вообще дорабатывает последний месяц, в августе на нём уже не останется ни одного человека.

– Справляем по нему поминки, – как выразился Владимир Смирнов, председатель областного комитета профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения. В попытках помочь предприятиям профсоюзы не раз побывали в Москве, писали в высокие инстанции, но безрезультатно.

На заводах продолжаются сокращения. Самое тревожное, по его словам, то, что предприятия обескровлены за счёт сокращения инженерного и конструкторского персонала, это лишает их перспективы.

Глобальный кризис обострил ситуацию. Впрочем, объединение организаций профсоюзов области считает первопричиной всего решения, принятые задолго до мировых потрясений. В 2001 году «Автодизель», «ЯЗТА» перешли в собственность группы «Сибирский алюминий», и её глава Олег Дерипаска пообещал им светлое будущее. Однако действия управленческих звеньев созданного холдинга «Руспромавто», а с 2005 года – «Группы ГАЗ» вызвали совсем другие последствия.

Результатом «безудержной оптимизации численности», как выразительно было названо происходящее, стало уменьшение количества работающих в два и более раза. На «Автодизеле» численность конструкторов и работников экспериментального цеха, где собрана элита мастеров и рабочих, упала с 766 человек в 2003-м до 232 человек в июне 2009 года. На «ЯЗДА» – с 293 до 180 человек. Со ссылкой на специалистов инженерно-конструкторского центра «Автодизеля» прозвучало: ещё в 2006 году были представлены предложения по модернизации под Евро-4 двигателя ЯМЗ-658 и запуску его в производство в 2010 году, но решений по нему так и не было принято. Приобретённый в том же 2006 году двигатель французской фирмы «Рено», который собирали в Тутаеве, не находит рынка сбыта.

Прекращение инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, снижение инженерного потенциала привели к отсутствию заделов в разработке и освоении новых видов продукции, тем самым, считают профсоюзы, поставили предприятия на грань выживания.

Генеральный директор ОАО «Автодизель» Виктор Кадылкин не согласен с нарисованной мрачной картиной. С цифрами в руках он готов доказать любому, что «Автодизель» за последнее время стал работать в чём-то даже лучше прежнего. В 2001 году, когда здесь было 23 тысячи человек, «Автодизель» выпускал около сотни тысяч моторов в год, через несколько лет при меньшей численности здесь делали уже 76 тысяч. По бизнес-плану на 2008 год, когда осталось 15 тысяч работающих, там готовы были выпустить 96 тысяч двигателей – кризис подпортил планы, но 76 тысяч моторов всё равно произвели.

– Раз наш менеджмент сумел побудить людей работать более интенсивно, значит, мы на верном пути, – сделал вывод директор.

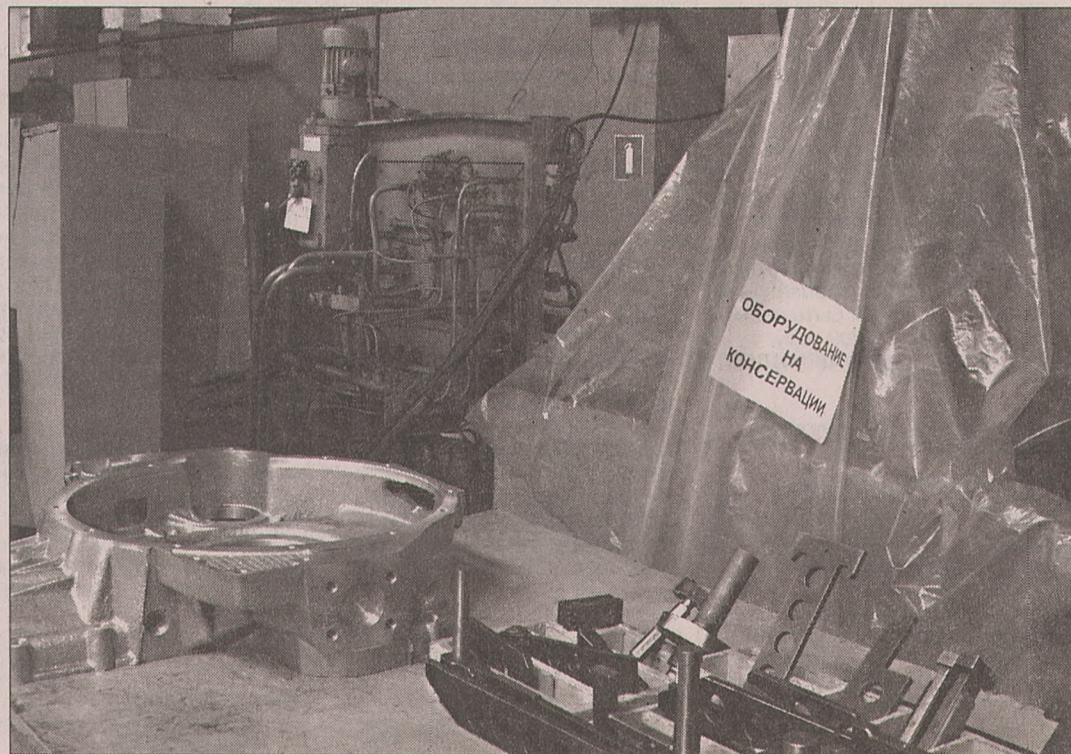


фото Вячеслава ЮРАСОВА

И о будущем забота на самом деле есть: за последние два года «Группа ГАЗ» вложила в развитие «Автодизеля» несколько миллиардов рублей. Основная площадка «Автодизеля» будет ориентирована на заказы Минобороны, специалисты уже приступили к необходимости для этого подготовке. А то, что не успели к международным экологическим стандартам, то введение Евро-4 и Евро-5 произойдёт в России только в 2014 году. Идти в это далёкое будущее со старым продуктом (то есть выпускаемыми сейчас двигателями, пусть и модернизированными), нет смысла.

Виктор Кадылкин решительно отнёс заявление профсоюзов о том, что нынешнее руководство ведёт предприятие к гибели: 2007 и 2008 годы завершены с прибылью, коллективные договоры за эти годы полностью выполнены, зарплата выплачивается регулярно два раза в месяц.

– Искусство управлять – это умение работать в конкретной среде и конкретных условиях, – заметил он.

Да, стали делать двигателей меньше и, соответственно, меньше требуется людей. Объёмы производства в автомобильной промышленности России упали по сравнению с прошлым годом на 78 процентов. Некоторые заводы-потребители двигателей «ЯМЗ» выпуска-

ют сейчас едва десяток автомобилей. Упало строительство, а значит, производство автобетононасосов, автогрейдеров и другой техники с нашими моторами тоже упало. Крупнейший потребитель Минский автозавод снизил за год производство в два раза. Результат – резкое сокращение заказов.

– Есть примеры в других городах, где рабочие стали получать от трёх до пяти тысяч рублей. Мы на это не пошли. Выбрали путь сокращения численности. Зарплата на «Автодизеле» от 12 до 15 тысяч рублей выплачивается своевременно, перекрытия мостов и железной дороги, как во время кризиса 1990-х, нет. И конструкторов мы сократили не больше, чем на десять процентов, причём глубоко пенсионного возраста. А в экспериментальном цехе сократили рабочих – да, хороших, но самых уникальных оставили. Дело не в неэффективном менеджменте, а в общей обстановке – как руководитель я обязан ориентироваться на худший сценарий из всех ожидаемых и в наших дальнейших планах.

– А как тогда понимать то,

а видеть реальную ситуацию.

Оппоненты, однако, не отступали. Председатель профсоюзного комитета «ЯЗДА» Нина Скакун недоумевает: предпосылки кризиса на заводе дизельной аппаратуры возникли ещё в первом квартале прошлого года. На отраслевом уровне, наверное, тоже было что-то заметить. Почему же произошёл такой резкий обрыв всех проектов? В том числе проекта, связанного с 530-м двигателем, завод для которого заложен «у нас за забором»?

Валерий Лукин просветил: есть высокие чиновники, заинтересованные в том, чтобы у нас в стране была организована сборка иностранных двигателей.

– Последние три месяца мы только и делаем, что доказываем необходимость отечественного производства таких моторов. Выбор Ярославля для реализации этого проекта не случаен: ни у кого в стране больше нет репутации таких компетентных разработчиков, как у ярославцев. А почему произошёл обрыв проекта? Кризис потому и кризис, что он внеза-

ко это не выход. Обязанность профсоюзов – ставить такие вопросы, и мы их ставим. Желание у нас одно: чтобы ярославское дизелестроение не умерло.

Командаярославских профсоюзов продолжает атаковать. Звучит просьба назвать конкретные двигатели, над которыми «Автодизель» планирует работать в ближайшие пять лет. Виктор Кадылкин обращает внимание на то, что предприятие – единственное в стране, где выпускают моторы для тракторов, спецтехники – стандарты Евро-4 им не нужны. Предприятие намерено переориентироваться на такие моторы, в том числе для Минобороны.

И всё-таки, настаивают профсоюзные лидеры, для сохранения объёмов производства, а следовательно, и сохранения кадров делается далеко не всё. Почему «похоронили» экспорт? В Греции, Китае, Египте, Южной Америке, других странах работает ещё множество автомобилей с ярославскими двигателями, а служба экспорта на «Автодизеле» разорена.

Заместитель председателя Ярославской областной Думы Николай Александрович, тоже бывший моторостроитель, предлагает:

– Завод мог бы вообще больше продавать, а не распродавать двигатели, как сейчас. Со многими дилерами не пролонгируются договоры. Нужно ехать по базам, по хозяйствам на село – везде нужны запчасти, пусть рассчитываются не сразу, позже, но это тоже выход.

Да, это важно, соглашаются профсоюзные лидеры, но тут потребуются время. А что ответить людям, которые завтра спросят, сохранят ли свои рабочие места или нет?

– Не накаляйте ситуацию! Не раскачивайте лодку, в которой мы сидим все вместе, – закипает до тех пор невозмутимый Лукин.

– Мы не раскачиваем, – парирует Жукова. – Со своим генеральным директором мы работаем нормально. Но от него ведь не всё зависит. Хочется услышать от вас, что ждёт нас впереди.

Председатель ЦК профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения Андрей Фёдоров поддерживает Жукову.

– Мы не обвиняем вас, господин Лукин. Но действия «Группы ГАЗ» не совсем понятны. Сколько человек ещё будет уволено, что ждёт здесь людей в следующем году? Для ярославских коллег это боль, им нужно что-то объяснять рабочим. Почему бы не приглашать председателей профсоюзных комитетов на советы директоров, чтобы они были в курсе происходящего? Какие там особые тайны?

Заместитель губернатора Василий Данилов вычленил из всего сказанного главное: сегодня это проблема кадров. Когда происходят сокращения, действующая в области программа занятости делает для людей многое, но многое зависит и от политики руководства компании. Да, сейчас важно выжить, но с чем выйдут наши предприятия из кризиса – тоже важно.

Валерий Лукин пообещал «смотреть, как будет вести себя рынок». Заметив, что «основной этап сокращений прошёл», сказал, что остальное будет зависеть от директоров. Нужно ли понимать это так, что «Русские машины» снимают с себя ответственность за судьбу ярославского дизелестроения?..

Татьяна ЕГОРОВА.