

Бунт авиаконструкторов

«Дивизиональная структура искусственно создаёт непреодолимые препятствия для реализации проекта ПД-14»

«Почему вновь назначенные руководители ОДК так хотят убрать Иноземцева? Может быть, потому, что под руководством Иноземцева за три года проект создания ПД-14 уверенно дошёл до точки принятия решения: будет самолёт МС-21 летать с российскими двигателями ПД-14 или американскими PW1400G?»

Проект ПД-14, реализуемый по гейтовой системе, успешно развивается, пройдены три контрольных рубежа: разработаны и освоены ключевые технологии производства, собран двигатель — демонстратор технологий, демонстрационный вариант двигателя успешно проходит испытания, подтверждающие его конкурентоспособность, документы на ПД-14 переданы для сертификации в АР МАК. Конструкторы свою часть обязательств выполнили в срок.

Проект создания 100%-но российского двигателя достиг стадии подписания твёрдых контрактов. Твёрдые контракты на поставку двигателей должно заключить ОАО «УК «ОДК», как головной исполнитель проекта ПД-14, получающий деньги на его разработку и производство от государства. Именно в этот момент новое руководство ОДК коренным образом меняет политику управления.

Дивизиональная структура искусственно создаёт непреодолимые препятствия для реализации проекта ПД-14, который изначально задумывался как объединение усилий всех предприятий ОДК — «Авиадвигатель», ПМЗ, УМПО, «Мотор», «Сатурн», «Салют» и др. Кооперация предприятий под эгидой ОДК позволила использовать наиболее сильные стороны каждого для создания в сжатые сроки конкурентоспособного двигателя, помогла сосредоточить интеллектуальные усилия коллективов и финансовые средства государства для создания продукта, нужного нашей стране, который даёт шанс вернуть российский авиапром на достойный уровень».

Из письма коллектива ОАО «Авиадвигатель» президенту РФ Владимиру Путину

Окончание. Начало на стр. 1

Минувшая неделя на «Авиадвигателе» была насыщена громкими событиями. Вечером 9 апреля в Пермь прилет глава ОАО «Управляющая компания «Объединённая двигателестроительная корпорация» (УК «ОДК») Владислав Масалов. На следующий день стало известно, что совет директоров ОАО «Авиадвигатель» начал голосование по вопросу об изменении структуры управления предприятием.

По итогам этого голосования Владислав Масалов должен был встретиться с коллективом предприятия и объявить о принятом решении разделить полномочия управляющего директора и генерального конструктора, а также представить управляющего директора ОАО «Пермский моторный завод» Сергея Попова в качестве нового директора ОАО «Авиадвигатель». Однако всё пошло не по сценарию. Цепь случайных и неслучайных событий изменила первоначальные планы визита топ-менеджера ОДК в Пермь.

На ОАО «Редуктор-ПМ» 10 апреля произошла авария, на которую спешно выехали находившиеся в тот момент на моторостроительной площадке Владислав Масалов и председатель правительства Пермского края Геннадий Тушнолобов.

В тот же день стало известно, что представителя ОДК «не пустили» на «Авиадвигатель». Впрочем, в пресс-службе ОДК эту информацию не подтвердили. Однако уже вечером в СМИ поступило приглашение на собрание коллектива «Авиадвигателя» с заявлением, что на предприятии происходит «насильственная смена руководства», а также было распространено открытое письмо коллектива «Авиадвигателя» президенту РФ Владимиру Путину в защиту Иноземцева.

ОПК «Оборонпром» предоставил «Новому компаньону» свой ответ на письмо трудящихся Путину, в котором сообщалось, в частности, что «рыночная ситуация в стране изменилась — конструкторскому бюро не надо бороться за выживание», поскольку «государство

обладает достаточными ресурсами, чтобы финансировать разработки, оно само даёт задания промышленности по созданию и производству необходимой техники. Поэтому так называемый двуликий Янус, когда генконструктор совмещал должность гендиректора — менеджера, продавца, хозяйственника и т. д., — пережиток прошлого». Тем самым в «Оборонпроме» официально заявили свою позицию по поводу будущего распределения управляющих обязанностей в «Авиадвигателе».

В четверг, 11 апреля, на ОАО «Авиадвигатель» состоялось собрание коллектива. Предполагалось, что это мероприятие будет происходить в зале заседаний, однако перед самым его началом там внезапно прорвало трубу... Эта коммунальная неприятность превратила собрание трудового коллектива в открытый «митинг» на свежем воздухе.

Реакция сотрудников «Авиадвигателя» на известие о возможной смене управляющего директора оказалась масовой и единодушной. Так, письмо президенту РФ Владимиру Путину в защиту Иноземцева подписали 2,2 тыс. человек — все действующие сотрудники, «за исключением болеющих и декретных» (всего на «Авиадвигателе» трудятся 2,5 тыс. человек).

Председатель профсоюзного комитета ОАО «Авиадвигатель» Анна Вольф в ходе акции заявила, что реакция сотрудников на происходящие события — это «волнение и неопределённость в связи с сохранением рабочих мест». В речи профсоюзного лидера прозвучал также призыв отстранить Владислава Масалова и генерального директора ОПК «Оборонпром» Дмитрия Леликова «от управления».

Анна Вольф, председатель профсоюзного комитета ОАО «Авиадвигатель»:

— Наша работа зиждется на профсоюзном комитете нашего директора. Мы, коллектив работников, требуем отстранить от управления гендиректора ОДК Владислава Масалова и гендиректора «Оборонпрома» Леликова, которые одной подписью на документе решают судьбу нашей отрасли, выдавая непонятные свои цели за национальные интересы. Мы требуем оставить Иноземцева во главе предприятия. Мы не хотим разрушить наше КБ. Если нас не услышат «сверху», мы выйдем на улицу.

В речах собравшихся звучали призывы «написать в Следственный комитет», а также «организовать одиночный пикет в Москве». Одна из работниц «Авиадвигателя» призналась, что её обеспокоенность создавшейся ситуацией связана с тем, что предприятие оплачивает ей ипотеку.

Сотрудники «Авиадвигателя» высказывали своё нежелание присоединяться к Пермскому моторному заводу, который по итогам 2012 года имеет 4,8 млрд руб. чистого убытка, а ОАО «Авиадвигатель» является прибыльным предприятием, основной статьёй дохода которого является производство газотурбинных установок по заказу ОАО «Газпром». И хотя о предстоящем юридическом объединении ПМЗ и «Авиадвигателя» собственники не заявляли, сотрудники конструкторского бюро увидели предвестие этого в назначении единого для обоих предприятий управляющего директора Сергея Попова.

Под сомнение собравшиеся поставили и эффективность Попова как управленца.

Артём Снитко, ведущий инженер отдела кооперации двигателя ПД-14 ОАО «Авиадвигатель»:

— Остаётся только один вопрос: почему в бюджете РФ на 2013 год существует достаточно большая статья — более 1 млрд руб., которая называется «компенсация убытков за счёт внедрения эффективных технологий». На «Авиадвигателе», если перспективные технологии внедряются, то никогда не возникает убытков. Почему эти убытки возникли в «Сатурне», когда Попов был одним из управленцев предприятия — непонятно.

Конструкторы признались: они боятся, что разрушится предприятие, что «Авиадвигатель» присоединят к «Сатурну». По их словам, похожая ситуация сложилась, когда НПО «Сатурн» поглотило «Люльку».

«После того как были выведены все функции «Люльки» из Москвы и фактически вывезена оттуда вся документация, право собственности перешло в «Сатурн». Все станки перевезли в «Сатурн». В настоящее время «Люлька» — это фактически маленько КБ, где сидят люди с маленькой зарплатой. И никакого внимания к ним нет. Сейчас предложение заключается в том, чтобы исключить финансовую деятельность от нашего генерального директора. Допу-

стим, деньги пойдут через ПМЗ. За последние два года через ПМЗ прошли достаточно большие суммы (как головной изготовитель, он также участвует в программе ПД-14, получает часть денег на освоение технологии, серийного производства, у него есть программа по двигателям ПС-90А и пр.), а дела у него всё хуже и хуже», — делились своими опасениями сотрудники «Авиадвигателя».

Алексей Черемных, финансовый директор ОАО «Авиадвигатель»:

— Я боюсь, что всё, что создано здесь, на пермской площадке, будет похоронено. Авиация — непростое дело. Для того, чтобы создать новый двигатель, нужно 8-10 лет. А чтобы его произвести, нужен год... Если, скажем, люди пришли на два года, они не будут заинтересованы в молодых специалистах, ни в развитии школы авиа двигателестроения. Мы молодыми специалистами занимаемся, начиная с первого курса. Им же эти люди просто будут неинтересны. Простой пример — «Пермские моторы». Там нет ни людей, которые могут собрать двигатель, ни специалистов, которые могут сделать техническую проработку.

Давайте порассуждаем, что такое собственники? Мы являемся государственным предприятием, на 85% — ОДК, 10% — «Газпром», остальные — физические лица. ОДК — 100%-я «дочка» «Оборонпрома». «Оборонпром» — 100%-я «дочка» «Ростехнологий». «Ростехнологии» — государственная структура. Значит, собственником является кто? Государство. А государство кто? Государство — это мы. Люди, которые руководят, считают себя собственниками. Но это неправильно, они выступают от лица государства, от лица собственников, но они — не собственники!

В официальном ответе ОПК «Оборонпром» причины, по которым Александру Иноземцеву предложено сосредоточить свои усилия на конструкторской деятельности, объясняются так:

«Перед КБ «Авиадвигатель» стоит амбициозная задача — создание нового поколения семейства гражданских двигателей тягой 9-18 тонн. От успеха «Авиадвигателя» как разработчика во многом зависит, какое положение будет занимать российское двигателестроение в ближайшие 50 лет. ПД-14 — это на сегодняшний день единственный перспективная разработка ОДК в гражданском сегменте. Поэтому спрос с КБ очень велик. Только бюджетных ассигнований на этот проект государство выделяет около 35 млрд руб. И за эти деньги надо будет держать ответ. Поэтому А. Иноземцеву было предложено сконцентрироваться на работе над этим двигателем в качестве генерального конструктора».

Владислав Масалов на вопрос, не потеряет ли «Авиадвигатель» свой основной заказ — ПД-14, ответил, что «речи об этом нет», и «Авиадвигатель» останется «главным исполнителем по этому проекту».

На вопрос, есть ли претензии к тому, как исполнился проект ПД-14 на предприятии, Масалов сообщил, что «вызывает вопрос будущая экономика проекта — именно на стадии серийного производства, так как государство будет финансировать проект до 2016 года, дальше предполагается осуществлять его за счёт собственных средств, в связи с чем неминуемо привлечение кредитных ресурсов, а значит, возможно ухудшение финансовых результатов».