ЄДНАЙМОСЯ І ШАНУЙМОСЯ, БО В СПІЛЬНОСТІ ТА ВЗАЄМОПОРОЗУМІННІ - НАША СИЛА!

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 21 (107), листопад 2011 року

• АНОНС

14 грудня – засідання Президії ЦК ПАУ

14 грудня п.р. в м. Києві відбудеться чергове засідання Президії Центрального Комітету ПАУ. Програмою засідання передбачений розгляд ряду планових питань, а саме – про соціально-економічну ситуацію на ХДАВП, про підсумки профспілкового навчання у 2011 році, про організацію спортивно-масової роботи в галузі, про формування звіту про роботу ЦК ПАУ за поточний рік тощо. Крім того, буде проведено урочисте засідання, присвячене 20-річчю утворення Профспілки.

• КАДРИ

Головою ФПУ обрано Юрія Кулика

7 листопада під час проведення селекторної наради керівників членських організацій – членів Президії Федерації профспілок України Василь Хара зробив заяву про свою відставку з посади Голови ФПУ.

11 листопада на IV засіданні Ради Федерації профспілок України члени Ради більшістю голосів обрали на посаду Голови ФПУ Кулика Юрія Миколайовича.

Кулик Ю.М. народився 13 квітня 1949 року у м. Запоріжжі. Освіта вища, закінчив Запорізький державний педагогічний інститут за спеціальністю вчитель української мови та літератури.

Після закінчення вузу працював на журналістській роботі – літпрацівником, завідувачем відділу, заступником редактора районної газети «Сільське життя» Софіївського району Дніпропетровської області.

З 1972 року – на комсомольській роботі: перший секретар Софіївського райкому комсомолу, керівник лекторської групи Дніпропетровського обкому комсомолу, відповідальний організатор ЦК ЛКСМУ. З 1980 по 1993 рік – на профспілковій роботі: інструктор секретаріату, помічник голови Укрпрофради, керівник прес-центру Федерації незалежних профспілок України.

У подальшому працює на державній службі – заступник керівника управління Державної податкової адміністрації України, головний редактор журналу «Вісник податкової служби України», заступник Керівника Головного управління організаційно-кадрової роботи та взаємодії з регіонами – керівник Управління взаємодії з центральними та місцевими органами державної влади Адміністрації Президента України, заступник керівника групи радників Прем'єр-міністра України.

З 2005 року знову на профспілковій роботі: керівник управління організаційної роботи апарату Федерації профспілок України, секретар ФПУ, радник Голови ФПУ.

У березні 2009 року обраний заступником Голови ФПУ.

У березні 2011 – Першим заступником Голови ФПУ.

Має почесне звання «Заслужений журналіст України». Нагороджений нагрудним знаком «Заслужений працівник профспілок України», Почесними грамотами Кабінету Міністрів України та Головдержслужби.

Юрій Кулик, новообраний Голова ФПУ

НАШЕ БУДУЩЕЕ
зависит от нашей позиции

Виктор Семенцов, ГП «Антонов», член ЦК ПАУ:

— По итогам заседания Центрального Комитета Профсоюза авиастроителей Украины могу сказать, что мне очень понравился деловой подход руководства Профсоюза. Участники заседания – люди опытные, искушенные в профсоюзной работе. На мой взгляд, они правильно понимают политические моменты, и что очень важно, правильно понимают, какие есть проблемы у отрасли, профсоюзного движения в целом.

Я хочу сказать, как бы сложно не было, профсоюзы были и будут работать. И как бы частным работодателям не хотелось их искоренить, это не получится. Выжить в нелегкой борьбе профсоюзы могут лишь через солидарность и совместное отстаивание своих прав.

Сейчас, в нынешней ситуации, очень актуален вопрос мотивации профсоюзного членства. Многие люди привыкли, что работа, которую проводят профсоюзы – это что-то само собой разумеющееся, и их вклад в это не нужен. Особенно это касается несознательной части молодежи, которая полагает, что она будет защищена надежно, даже не вступая в профсоюз. 1% членских взносов – это мизер по сравнению с тем, что для трудящихся делают профсоюзы. Вступив в профсоюз, Вы застрахованы от того, что Вас смогут запросто сократить, уволить. Ваши условия труда под постоянным контролем профсоюза. Повышение зарплаты – снова профсоюз борется. Конечно, все это людям необходимо доносить, разъяснять.

Наемные работники в частной структуре должны понимать, что они приносят собственнику прибавочную стоимость, и задача этого частника – как можно меньше заплатить и как можно больше взять с человека труда. Кто-то должен стать на защиту таких людей. И здесь для профсоюзов непочатый край работы. Почему в начале XX века свершилось много революций? Люди хотели 8-часовый рабочий день, надлежащие условия труда и т.п. Поэтому востребованность у профсоюзов сегодня есть, как никогда. К сожалению, люди у нас это понимают слишком поздно, когда уже выхода нет.

Ярема Васильевич Жугаевич на заседании ЦК ПАУ информировал, что минимальные нормы по тарифам (окладам), установленные Отраслевым Соглашением, реализованы лишь на 50% предприятий!? Это нонсенс! Надо кричать криком, а мы как всегда молчим: «лишь бы «войны» не было…» Но эта апатия рано или поздно закончится. Мы уже имеем первые ростки недовольства – митинги афганцев и чернобыльцев, как наиболее организованных социальных групп. Терпение народа не безгранично. И другой силы, которая сможет объединить протестно настроенных людей, кроме профсоюзов, нет. Политические партии, увы, защищают свои узкопартийные интересы. Подавляющее большинство нынешних партий представляют интересы крупной буржуазии, но не интересы человека труда. Поэтому вся надежда на профсоюзы!

Записал
Александр ПАЛИЙ

Идти в ногу со временем –
строить будущее уже сейчас

Около года назад мы публиковали интервью с главным конструктором - директором ГП «ХАКБ» **Владимиром Матусевичем**. За этот период многое изменилось в мире, стране, да и в отрасли. Чем же сегодня живет предприятие, каковы его перспективы?

— Владимир Анатольевич, с какими показателями заканчиваете 2011 год, какие были у Вас успехи и трудности?

— 2011 год, как и предыдущий, проходит для нас непросто, есть и достижения, есть и определенные трудности. Но отрадно отметить, что наше предприятие развивается и движется вперед – разрабатываются новые агрегаты, увеличиваются объемы производства, повышается средняя заработная плата. К сожалению, мы пока полностью не достигли запланированных результатов. Однако в целом, по отношению к кризисному 2009 году и даже к 2010году, когда мы вышли из кризиса, у нас рост по всем показателям.

На нашу работу влияют множество факторов. Прежде всего, мы зависим от финансового состояния наших партнеров, большинство которых расположены в Украине и России. Многие коллеги – предприятия авиационной отрасли снизили объемы закупок от заявленных объемов поставок. Прежде всего – это воронежский авиационный завод ВАСО и серийный киевский авиационный завод. Тем не менее, нам удалось найти ряд заказов, которые частично заменили потери от уменьшения поставок агрегатов на эти предприятия.

По итогам 2010 года средняя зарплата по предприятию была повышена на 44%,

Владимир Матусевич

в этом году, на сегодняшний день, зарплата повышена на 23 % по отношению к ее уровню в 2010 году. Средняя месячная заработная плата у нас на предприятии достигла уровня 3,7 тыс грн. Последние два месяца мы по объему получаемых средств приблизились к месячным запланированным показателям. Если эту ситуацию нам удастся сохранить, то мы сможем увеличить к концу года и объемы, и зарплату. За период после 2009 года нам удалось не только восстановить численность работающих, но увеличить ее до 450 человек по сравнению с 380 сотрудниками в 2009 году. Численность выросла за счет молодежи. Приятно отметить, что это в основном молодежь с высшим образованием – инженеры – конструкторы, технологи. Сейчас мы выполняем много новых разработок агрегатов, в них активно участвует молодежь.

За указанный период нам удалось завершить несколько тем, которые для нас были ключевыми – это разработка топливных агрегатов для Китая, мы освоили и начали серийную поставку агрегатов для модернизации самолета Ан-32 для ВВС Индии. Кроме того мы продолжаем поставку агрегатов для нового индийского истребителя LCA. Недавно в Китае совершил первые полеты сверхзвуковой учебно-тренировочный самолет L-15, единственный в своем роде в мире, на котором установлено шесть наших топливных агрегатов в форсажном контуре двигателя. Эти агрегаты мы разрабатывали совместно с «ФЭД». Агрегаты установлены на двигатели, разработанные ГП «Ивченко-Прогресс». Это большой успех, обусловленный напряженной работой – за короткий срок агрегаты были разработаны, изготовлены, прошли стендовые испытания и начались их летные испытания в Китае.

Из Китая недавно вернулись две наши делегации. Там «ФЭДом» при нашем участии заключены контракты по разработке новых агрегатов для китайских самолетов. Это большие объемы работ и ожидается соответствующее финансирование.

Следует отметить, что выполнив ряд контрактов с Китаем, мы вышли на новый уровень разработок. И об этом известно многим предприятиям отрасли, как в Украине, так и в РФ. Недавно у нас побывала с визитом делегация Российской Федерации. Ее заинтересовали наши новые разработки.

продолжение читайте на 2 стр.

Профсоюз продолжает работу на международной арене

Представители членских организаций Международной Федерации металлистов (МФМ) из Центральной и Восточной Европы встретились 26-27 октября 2011 года в Праге на Региональной конференции и Женском семинаре.

Участие в работе конференции приняли Председатель ПАУ **Ярема Жугаевич**, председатель ПО ПАУ на ГП «ХМЗ «ФЭД» **Владимир Тындик,** председатель ПО ПАУ в ЧАО «Днепропетровский агрегатный завод» **Владимир Цыбулин**.

В эти же дни прошел и региональный женский семинар МФМ. Участники Женского семинара обсудили проблему гендерного разрыва в оплате труда в регионе и вопросы достижения равенства и обеспечения участия женщин в деятельности их собственных организаций. Профсоюзы Юго-Восточной Европы создали женскую сеть. Участники также предложили обеспечить женское представительство на всех уровнях новой организации и поддержали предложение о 30% гендерной квоте в Исполнительном Комитете новой глобальной федерации.

Во время конференции был рассмотрен вопрос выполнения программы действий МФМ на 2009-2013 годы, вопросы борьбы с нестандартной занятостью и за социальное обеспечение.

Членские организации МФМ держали отчет о выполнении данной программы, утвержденной полтора года назад на Конгрессе МФМ.

Становится все более актуальной для нашей страны тема борьбы с нестандартной занятостью. Возможно, в Украине еще недостаточно серьезно подошли к данному вопросу, но решать его уже надо сейчас. В авиастроении хоть и не акцентируется внимание на данной теме, т.к. она еще не приняла такой массовый характер, но, тем не менее, уже сейчас ощущаем эти проблемы.

Кроме того, в Украине необходимо решать вопрос с тем, что иностранные фирмы «переманивают» наших лучших специалистов для решения своих текущих задач. При этом, необязательно форма сотрудничества предусматривает увольнение с отечественной и переход на работу в иностранную фирму, а даже имеется и параллельная работа на наших конкурентов – предприятия, которые занимаются разработкой авиационной техники в других странах мира. Такая ситуация очень сильно вредит украинскому авиастроению. Во-первых, происходит удешевление рабочей силы по факту. Конкуренты, перебивая работу нашим предприятиям, на которых заработная плата, конечно же ниже, меньшей ценой выполняет свои задачи. Таким образом, мы мимоволе поддерживаем производство и создание рабочих мест в других странах.

Практика заемного труда зародилась в США и со временем распространилась по всему миру, придя и к нам. Она несет в себе пагубные последствия для работников нашей отрасли, поэтому наш профсоюз будет предпринимать все необходимые шаги для борьбы с этим явлением, солидарно с другими профсоюзами мира, опираясь на международный опыт.

Среди ключевых вопросов была поднята тема создания нового глобального объединенного профсоюза работников обрабатывающих отраслей промышленности, на базе ныне действующих трех глобальных профсоюзов на базе МФМ, ICEM и ITGLWF. Представители других глобальных профсоюзных объединений также принимали участие в работе конференции.

Процесс создания новой федерации стал ключевой темой в повестке Региональной конференции. В МФМ насчитывается около 25 млн членов профсоюзов, в новой федерации ожидается членство 50 млн человек.

Генеральный секретарь МФМ **Юрки Райна** рассказал участникам конференции о причинах и о необходимости глобализации профсоюзных объединений, о важности этих процессов в условиях усиления кампании против профсоюзов в мире.

Главное преимущество от создания нового профсоюзного глобального объединения заключается в усилении его роли на международной арене – голос профсоюзов будут слышать не только правительства разных стран мира, но и финансовые международные институты, широкая общественность 140 стран мира.

Тем не менее, МФМ, как будущая часть глобального более широкого профсоюза, не должна в нем слиться с другими отраслями промышленности, таким образом, снизив свой потенциал и влияние на решение глобальных вопросов, связанных с развитием авиационной промышленности в различных странах мира. Ведь в состав профсоюза войдут энергетики, текстильщики, работники химической промышленности и т.д.

Профсоюз авиастроителей Украины уже начал ощущать положительные моменты от участия его представителей в работе МФМ - это полезные семинары для профактива и профсоюзных работников, которые проводятся регулярно при поддержке МФМ. Представители 20 наших предприятий принимали участие в серьезном проекте МФМ по обучению профсоюзных инструкторов.

В.Цыбулин, Я. Жугаевич, Ю.Райна и В.Тындик

Еще один важный момент для ПАУ от ее участия в работе МФМ заключается в возможности Профсоюза представить свою позицию на международных авиакосмических конференциях, рассказать о своей отрасли и ее проблемах. Украина совместно с Россией должна четко и уверенно заявить о своих правах на международное распределение на рынке труда авиационных отраслей. Мы не должны быть соглядатаями того, как иностранцы захватывают наши рынки. Наши коллеги, братья по профсоюзному движению, должны нам способствовать в решении данного вопроса. Поэтому в случае слияния МФМ с другими федерациями, целесообразно сохранить аэрокосмическую секцию и в новом глобальном объединении. Юрки Райна поддерживает эту позицию и есть уверенность в том, что секция будет сохранена и продолжит свою эффективную работу.

Также обсуждались организационные вопросы подготовки к следующему заседанию Центрального Комитета МФМ в Джакарте (Индонезия) в декабре текущего года.

Среди прочего поднимался вопрос о закреплении за русским языком статуса одного из официальных в МФМ. Пока вопрос не нашел своей реализации, но понимание и поддержка со стороны разных участников конференции, руководства МФМ есть и будем надеяться, что в скором времени будет имплементировано решение о придании русскому языку статуса официального для МФМ. Окончательное решение данный вопрос получит в следующем году на объединительном съезде глобальных профсоюзов.

Во время работы конференции каждый участник имел возможность рассказать о ситуации в своих странах.

На одном из заседаний конференции **Ярема Жугаевич** был ведущим, что свидетельствует о высоком доверии и авторитете нашего профсоюза в международном сообществе.

Александр ПАЛИЙ

Идти в ногу со временем – строить будущее уже сейчас

продолжение, начало читайте на 1 стр.

Мы продолжаем разработки новых агрегатов для самолетов Ан-148 и Ан-158. Первоначально на самолете Ан-148 использовалось 40 агрегатов нашей разработки, часть из которых поставляем мы, часть – ПАО «ВАЗ», а большую часть - «ФЭД». Также там задействованы и ЧАО «ПМЗ», и ПАО «ДАЗ». Сейчас на Ан-148 устанавливается 51 агрегат нашей разработки. По Ан-158 мы планируем довести число агрегатов нашей разработки до 55. На следующий самолет Ан-178 мы планируем довести число разработанных агрегатов до 60.

Это большая работа. Она весьма затратная. Средства, которые мы выручаем от наших разработок, мы вкладываем в новые исследования. Мы создали центр технического обслуживания агрегатов нашей разработки в

г. Москве. Поэтому те вопросы, которые возникают в процессе эксплуатации самолетов, прежде всего Ан-148 в Пулковских авиалиниях, мы решаем оперативно и несем меньшие издержки

–— Почему до сих пор продолжаются разработки новых агрегатов для Ан-148 и Ан-158?

— Это обусловлено рядом причин. Например, некоторые зарубежные поставщики, используя свой монополизм, значительно завысили цены, что ставит под угрозу саму продажу и реализацию этих самолетов. Кроме того, в процессе эксплуатации самолетов было выявлено ряд замечаний по импортным агрегатам. Поэтому мы получили новые Технические Задания от разработчика самолетов ГП «АНТОНОВ» и разрабатываем альтернативные агрегаты.

К сожалению, все разработки ведутся за счет наших собственных средств, так как сейчас Минпромполитики Украины, вследствие ликвидации, уже не оказывает нам поддержки. А это сложные агрегаты, надеемся, что у нас хватит возможностей их разработать и освоить в производстве. Мы ожидаем, что реорганизация Минпромполитики, которая была задекларирована как действие, направленное на улучшение работы предприятий ВПК, и которая несколько забуксовала, выйдет на финишную прямую, и мы ощутим реальную помощь. Мы очень надеемся на то, что вновь созданные структуры в рамках «Укроборонпрома» начнут работу в ближайшее время, и что мы сможем через объединение усилий всех предприятий, которых собрали под единой крышей, достичь больших результатов.

На авиасалоне МАКС-2011 мы встречались со специалистами многих предприятий, домой привезли около десяти новых тем. Уже сейчас над ними работаем, готовим технические предложения.

Вектор нашей работы сейчас направлен на разработку изделий механотроники, где объедена точная механика, электроника и электротехника. Сейчас более 30% продукции у нас – электротехнического назначения. Мы достигли высокого уровня в разработке бесконтактных электродвигателей постоянного и переменного тока. Эти электродвигатели имеют регулирование оборотов, и за счет этого мы создаем уникальные агрегаты. Поэтому они востребованы в Китае и в России. Могу откровенно сказать, что если бы мы в свое время не освоили эту область, то вопрос нашего существования сейчас стоял бы довольно остро. Мы побуждаем наших коллег, а это предприятия - «ФЭД», ПАО «ВАЗ», ЧАО «ПМЗ» также осваивать эти направления.

На сегодняшний день у нас стоит проблема нехватки производственных площадей для дальнейшего роста объемов разработок и производства опытных изделий. Поэтому мы ведем стройку по расширению производственных площадей. Больной для нас вопрос – это приобретение нового оборудования. Мы не имеем достаточно средств, но все же стараемся обновить станочный парк. Современный станок, который мы приобрели, имеет производительность в 10 раз выше по сравнению с основным парком оборудования. Он работает у нас в три смены. Из последних приобретений – лазерная установка для резки листового материала. Она позволила нам в конструкции и технологии производства агрегатов расширить много узких мест.

— У Вас на предприятии работает много молодежи. Есть ли социальный пакет, который как-то может повлиять на мотивацию ее труда?

— Иногородним молодым специалистам мы ведем доплаты за снимаемое жилье. В этом году мы повысили выплаты по болезни, к юбилейным датам. Надеемся, что сможем реализовать давнюю идею о выделении ссуд для покупки жилья.

Стараемся закреплять кадры в меру своих возможностей. Хотелось бы, конечно, чтобы и со стороны государства тоже были какие-то действия, надеемся, что, когда-нибудь, и мы к этому придем. В России такая практика есть: государство через ипотеку помогает приобретать молодежи жилье.

— Какое участие Ваше предприятие принимает в вертолетостроении в контексте модернизации и ремоторизации вертолетов на Винницком авиационном заводе? Насколько надежно ГП «ХАКБ» закрепилось на рынке вертолетостроения?

— Мы работаем не только на украинские вертолеты, наши гидравлические насосы стоят на новых вертолетах Ка-60, Ка-62, Ка-226, проходят испытания насосные станции на вертолете Ка-32. Мы уже много лет поставляем насосы для вертолета «Ансат». Недавно отправили на испытание насосные станции на вертолет Ми-38 для проведения испытаний.

Мы разработали документацию на топливную автоматику для двигателя «Мотор Сич» вертолета Ми-2 и передали ее для изготовления на «ФЭД». Приступаем к разработкам топливных агрегатов для двигателей, которые будут использоваться на вертолетах класса Ми-8. Наше предприятие является участником нескольких программ вертолетостроения.

— Как в 2011 году у Вас складывались отношения с профсоюзным комитетом в вопросах защиты прав и интересов трудящихся ГП «ХАКБ»?

— Могу сказать, что у нас с профсоюзным комитетом разногласий нет. Мы понимаем задачи профсоюза, профком понимает задачи администрации и всего коллектива. Для предприятия самое главное – не станки и оборудование, а люди, специалисты. У нас немало устаревшего оборудования, которое заменить в одночасье невозможно. Благодаря людям, которые на нем работают, удается его сберечь и продолжить его эксплуатацию. Мы стараемся проявлять заботу о человеке труда. В этом году мы решили многие вопросы бытового характера – приобрели холодильники, кондиционеры, СВЧ-печи.

Не скрою, у нас много и проблем. Есть помещения, которые требуют срочного ремонта. Мы ведем ремонт своей строительной бригадой. С расширением площадей необходимо будет увеличивать раздевалки. Меняем окна, двери, ремонтируем крыши.

Профсоюзная организация предприятия значительное внимание стала уделять вопросам оздоровления и досуга наших работников. Увеличилось количество поездок сотрудников ГП «ХАКБ» на море, в другие города по историческим местам. Особое внимание уделяется молодежи. Так, к примеру, недавно у нас проводились праздничные мероприятия ко Дню молодежи.

Одним словом, благодаря профсоюзной организации трудовой коллектив живет полноценной активной жизнью.

Беседовал Александр ПАЛИЙ

ДОСВІД

Руководители профсоюзного движения стран СНГ посетили ГП «Антонов»

28 октября *руководители Всеобщей конфедерации профсоюзов стран СНГ, Федерации профсоюзов Украины и Профсоюза авиастроителей Украины посетили ГП «Антонов». Этот визит состоялся в рамках трехдневного пребывания делегации ВКП в Киеве.*

На ГП «Антонов» высоких гостей встретили Генеральный директор **В.Н. Король,** вице-президент по безопасности **А.А. Нетесов**, первый заместитель председателя профкома предприятия **В.Н. Концедалов** и председатель оргмассовой комиссии профкома **Ф.Я. Федченко**. Делегаты ознакомились с отделением прочностных испытаний, экспериментально-исследовательским отделом бортовых электронных комплексов, испытательных пилотажных стендов и тренажеров, а также со сборочными цехами Серийного завода «Антонов». Они увидели не только опытную работу по созданию самолетов, но производство серийных Ан-32, Ан-70, Ан-148, Ан-158.

В.Н. Король рассказывал участникам делегации о специфике посещаемых подразделений, а также отвечал на вопросы наших гостей о ГП «Антонов». Их интересовало буквально все: от наличия у нас взлетно-посадочной полосы до особенностей «АНов». На фоне одного из самолетов, Ан-148, гости решили сфотографироваться на память. Также никто из визитеров не отказался от предложения Владимира Николаевича зайти в салон Ан-148 и посидеть на пассажирских креслах.

Фото Екатерины Решетовой, ГП «Антонов»

Торжественная часть визита проходила в зале НТС (научно-технических совещаний). Здесь гостей принял Президент - Генеральный конструктор ГП «Антонов» **Д.С. Кива**, отметив важность работы профессиональных союзов: *«Все мы когда-то жили в стране, где особое внимание уделялось социальной сфере. В ГП «Антонов» стараемся как можно больше заниматься именно социальными вопросами. Ведь в нашем коллективе работают 13 тысяч человек. И каждый сотрудник нуждается в жилье, отдыхе, материальной поддержке в случае заключения брака или рождения ребенка».*

Дмитрий Семенович рассказал присутствующим о направлениях деятельности ГП «Антонов», его истории, новых проектах, сотрудничестве с другими предприятиями, перспективных планах. Главной темой беседы, следующей за презентацией фирмы, стали вопросы социального обеспечения работников.

Для семей сотрудников ГП «Антонов» в каждый оздоровительный сезон работают три базы отдыха на Днепре: «Парус», «Юбилейная» и «Солнечная», а для их детей и внуков – лагерь «Антей», расположенный в лесу вблизи от Киева. На территории нашей летно-испытательной и доводочной базы в Гостомеле возведены два жилых дома для сотрудников ГП «Антонов». Также планируется построить два дома в Киеве. Для самых маленьких «антоновцев» работает детский садик.

Участники международной делегации отметили, что на нашем предприятии социальным проблемам сотрудников уделяется достойное внимание.

Гости не оставили без внимания и вопросы развития авиастроения как в Украине, так и в странах СНГ.

Поблагодарив Генерального конструктора ГП «Антонов» **Д.С. Киву** за теплый прием, вице-президент Всеобщей конфедерации профсоюзов **В.П. Карнюшин** вручил Дмитрию Семеновичу Почетную Грамоту ВКП, которой наградил трудовой коллектив *«за добросовестный труд и мастерство в деле создания и выпуска авиатехники, соответствующей мировым стандартам и новейшим технологиям; бережное отношение к истории и традициям предприятия, большой вклад в развитие социального партнерства и активную плодотворную работу по защите трудовых, социально-экономических прав, культурных и духовных интересов трудящихся».* **Д.С. Кива** передал Грамоту представителям ПО ПАУ на ГП «Антонов» **В.Н. Концедалову** и **Ф.Я. Федченко**, отметив, что именно профком является представителем интересов трудового коллектива.

Ольга МОЛЬКА, ГП «Антонов»

Дурной пример заразителен

Вот что странно – авиационная наука у нас существует, КБ и заводы по большей части живы. А быстро, как в советское время, наладить массовый выпуск авиатехники не получается. Одной из причин называют кадровый голод. Так куда же подевались «полки» выпускников МАИ и многочисленных авиационных факультетов?

Дожили – парк российских авиакомпаний более чем на 80% состоит из иностранных лайнеров. И нынешнее руководство страны это мало смущает. Президент Медведев со знанием дела заявляет о необходимости отказа от Ту-134 и Ан-24 уже в 2012 году. А о том, что это означает смертный приговор региональным перевозкам в Сибири и на Дальнем Востоке, он как-то не подумал. Зато вновь простимулировал авиакомпании подумать о закупке машин зарубежного производства. На фоне «выдающихся» результатов нашей промышленности (целых семь пассажирских лайнеров в прошлом году!) это естественный выход. Наши авиастроители рады бы ответить на требование срочно обновить парк самолётов, но, как оказалось, совсем к этому не готовы. Многолетнее пренебрежительное отношение государства к проблемам отрасли сказалось на качестве работников. Оказывается, большинство самых талантливых конструкторов и инженеров давно работают на авиастроительные корпорации США и Европы.

С 1993 года иностранные компании, дабы разведать обстановку, стали обращаться с заказами на наши заводы. Параллельно на предприятиях, которые заключали соглашения с иностранной фирмой-заказчиком, внедрили хитрую систему грантов. Сотрудники-грантополучатели такого предприятия брались как бы в «аренду» и должны были, допустим, 75% рабочего времени работать «на дядю», а оставшиеся 25% – на собственное предприятие. Если средняя зарплата тогда составляла порядка 200 долл., то у грантополучателей выходило порой в десять раз больше.

Потом стали открываться представительства зарубежных фирм. Сначала скромные – «Боинг» на первых порах занимал в Москве помещение в 100 кв. метров. А сегодня уже располагается в 5 этажном здании неподалёку от Кремля. Внутри, как и положено в солидной компании, у каждого сотрудника своя стеклянная «клетка». К слову, зоркое око начальства видит каждого, а вот работники общаться не могут. Главой представительства является русский, но долгое время проработавший в США. Так же действуют «Эрбас», «Дженерал электрик», «Роллс-ройс». В Питере вольготно расположилась французская «Снекма».

На первый взгляд, задача у них одна, вполне безобидная – техническое обслуживание авиалайнеров и двигателей собственного производства. Но не всё так просто. У того же «Боинга» в России с 1998 года действует крупнейший в Восточной Европе конструкторский центр (КЦ), ведущий научные и инженерные разработки для нужд корпорации. А для испытаний разработок «Боинга» в ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского даже построен специальный стенд. В начале в КЦ «Боинга» работали всего 12 инженеров из КБ им. С.В. Ильюшина. Сегодня – примерно 150 штатных сотрудников плюс около тысячи договорников. То есть западные компании забирают себе большую часть российских кадров.

Представительства заключают контракты с лучшими из лучших. Заманивают прежде всего заработной платой. В представительстве «Эрбаса» начальная зарплата на испытательный срок (полгода) – около 2 тыс. евро. Конструкторы в наших КБ в среднем получают раза в три меньше.

Тот же «Боинг» начинает прибирать к рукам перспективных студентов МАИ уже на втором-третьем курсе. Однако главная опасность в том, что переманивают прежде всего тех, кто уже проработал лет 5–6 в КБ или на заводе, а значит, получил необходимые знания и опыт. Это «носители идей», то есть уже сложившиеся специалисты с готовыми конструкторскими решениями. Таких, как говорится, готовы оторвать с руками и ногами.

Формально по-прежнему есть «допуски» и первые отделы, перечни секретных документов и двойных технологий. Но правило о том, что секретоноситель не должен как минимум в течение 5 лет выезжать за рубеж, чаще всего не выполняется. Сейчас это особо и не нужно. Уход специалиста в представительство тоже можно рассматривать как своего рода эмиграцию. Только у принимающей стороны затраты здесь меньше, ибо человек не покидает своей страны.

Так упрощается технология извлечения государственной и коммерческой тайны. Конечно, многое стало открыто. Например, некогда «секретную» информацию о вооружении и технических характеристиках Ту-160 и его двигателях НК-32 сегодня легко найти в Интернете. Но проблема в том, что просто взять и что-то скопировать невозможно. Ведь есть определённая технология, известная только разработчикам. В любой области существуют свои нюансы (точность натяга, допуски, технологическая обработка и т.д.). Вот иностранные фирмы и нашли «легальный» способ – берут на работу «секретоносителя», инженера или конструктора, иногда отошедшего от дел. Перед ним, к примеру, ставится задача спроектировать двигатель. Он его спроектирует так, как делал на своём предприятии, то есть с использованием тех же технологий и применяя те же ноу-хау.

Поэтому представительства можно сравнить с пылесосом, который засасывает золотые крупицы. Через наших специалистов Запад аккумулирует научно-техническую мысль и частенько «заимствует» технологический опыт. Поэтому представительства стали, по сути, легальными резидентурами под боком у Кремля.

Как великое достижение преподносится, что «Боинг» будет участвовать в проекте «Сколково». Чему радуются «наверху», не понятно. Ибо наши программисты, инженеры и учёные будут трудиться над проектированием современных самолётов для… «Боинга». Американский гигант вошёл во вкус и планирует инвестировать в свои проекты в России около 27 млрд. долл. в течение 30 лет.

Идеолог реформ и приватизаций начала 90-х Егор Гайдар неоднократно вслух заявлял: «Гражданское авиастроение нам ни к чему, будем на боингах летать». Так оно и вышло. Приговорил Егор Тимурович дела своего деда-революционера. А заодно и сотен тысяч российских инженеров и рабочих.

По материалам издания «АРГУМЕНТЫ НЕДЕЛИ»

От редакции: Редакция без сокращения публикует данный материал с целью привлечь внимание руководства государства, руководителей отрасли и предприятий к проблемам мотивации труда. Вышеописанное явление набирает обороты и в Украине. И это очень тревожные симптомы. Это должно настораживать каждого. Если не предпринять экстренных мер, может так случиться, что лучшие специалисты отечественного авиапрома перейдут работать к конкурентам.

Підсумки літнього оздоровлення дітей на підприємствах галузі у 2011 році

Усього за організаційною і фінансовою участю ПО ПАУ влітку 2011 року було оздоровлено 6243 дітей і підлітків.

З них 369 дітей з соціально-незахищених категорій і з багатодітних і малозабезпечених сімей, дітей з районів, що постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи тощо. Майже 60% дітей і підлітків оздоровлено на базі санаторно-курортних закладів, пансіонатів, профілакторіїв, оздоровчих комплексів підприємств та туристичних базах.

Окремими керівниками підприємств були здійснені належні заходи, спрямовані на своєчасну підготовку дитячих оздоровчих закладів (ДОЗ) до прийняття дітей на відпочинок, зміцнилася їх матеріально-технічна база, проведена відповідна робота з підбору й підготовки кадрів вихователів та обслуговуючого персоналу.

На жаль в галузі залишилися лише вісім ДОЗ, що знаходяться на балансі підприємств і перебувають у сфері впливу профспілок.

Завдяки активній позиції ПО ПАУ, їх конструктивній співпраці з керівниками підприємств галузі, на проведення дитячої оздоровчої кампанії, вдалося залучити понад 14881,51 тис грн. В тому числі 5694,890 тис. грн. від господарських організацій, 5392,680 тис грн з бюджетів профспілкових організацій, 3227,09 тис. грн від батьків і лише 567,449 тис. грн з Фонду соціального страхування.

Аналіз показників участі підприємств галузі у Всеукраїнському огляді роботи профспілок і трудових колективів на кращу організацію оздоровлення й відпочинку дітей влітку 2011 року засвідчив, що з року в рік кількість оздоровлених дітей стає все меншою, а кількість витрачених коштів і збільшення вартості дитячих путівок, при низькій купівельній спроможності працівників, зростають.

Зменшується щорічно і надходження коштів з Фонду соціального страхування. Постійно зростають ціни на різного виду адміністративні послуги і продукти харчування, а надання пільг дитячим оздоровницям тільки декларується…

Усе це призводить до значного подорожчання дитячих путівок і зростання частки батьківської доплати за них.

Проведення Всеукраїнського огляду засвідчило активізацію роботи більшості ПО ПАУ в організації оздоровчої роботи з дітьми, посилення уваги підприємств до проблем функціонування дитячих оздоровчих та інших закладів системи оздоровлення.

ЦК ПАУ прийняв рішення щодо нагородження від імені ФПУ підприємств в номінації **«Батьківська турбота» -** адміністрації і профкому **ДП «Антонов»;** в номінації **«Дитинство на долонях» -** Президента, голову Ради директорів ПАТ «Мотор Січ» **Богуслава Вячеслава Олександровича;** Президента - генерального конструктора ДП «Антонов» - **Ківу Дмитра Семеновича;** президента Компанії – голову правління ДАХК «Артем» **– Смаля Станіслава Миколайовича;** та окремих організаторів оздоровчої роботи з дітьми, які брали активну участь у Всеукраїнському огляді та сприяли його проведенню: голову ПО ПАУ на **ДП «ХМЗ" ФЕД» - Тиндіка Володимира Тихоновича;** голову ПО ПАУ на **ДП «КАЗ» Галиша Миколу Івановича;** генерального директора – генерального конструктора **ДП «ДержККБ «Луч» – Коростельова Олега Петровича.**

Станіслав ЛІЩИНСЬКИЙ, Олександр ПАЛІЙ

Від редакції: Президія ФПУ у постанові № П-7-9 від 09.11.11 відзначила знаком «Шана та подяка» ПАУ. Як зазначено у постанові ФПУ незважаючи на фінансові труднощі, ПАУ продемонструвала стабільну, якісну, цікаву роботу, турботу про достатнє матеріально-технічне забезпечення оздоровчо-виховного процесу у позаміських таборах.

ФПУ рекомендовала членським організаціям з урахуванням аналізу підсумків дитячої оздоровчої кампанії 2011 року розробити та здійснити заходи, спрямовані на своєчасну підготовку та якісне проведення оздоровлення й відпочинку дітей у 2012 році.

• ДО 20-РІЧЧЯ ПРОФСПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

Профспілка діє задля людини праці

Микола Галиш, голова ПО ПАУ на ДП «Красилівський агрегатний завод», засновник Профспілки авіабудівників України:

— З розпадом Радянського Союзу розпочалися процеси ліквідації профспілкових об'єднань союзного масштабу. В той час були різні думки щодо майбутнього профспілкового руху.

Влітку 1991 року я отримав запрошення за підписом Я.В. Жугаєвича для участі у формуванні організаційного комітету для подальшого створення Профспілки авіабудівників України, яка б об'єднала у свої лави всіх працівників авіаційної промисловості. В той час в Україні було досить багато розташовано підприємств авіаційної промисловості СРСР і потрібно було координувати дії цих колективів.

Засідання Організаційного Комітету відбулось на Київському авіаційному заводі (нині – СЗ «Антонов»). В той час головою профкому підприємства був Ігор Гаук. На засідання з'їхались представники профспілкових комітетів з усіх регіонів країни, де було представлено авіабудування. Ключовим питанням, яке було розглянуто під час засідання, була позиція і тактика профспілок в умовах незалежності України. Адже напередодні відбувся XV з'їзд профспілок України, він же став першим з'їздом Федерації незалежних профспілок України, яка стала правонаступницею Укррадпрофу. І нам потрібно було визначитися з майбутнім наших профспілкових організацій.

Учасники Організаційного Комітету утворили Координаційну Раду профспілок. Я пропонував створити відразу Центральний Комітет Профспілки авіабудівників України, оскільки він мав би статус, який би більше відповідав завданням, покладеним на виконавчий орган профспілки. Але більшість, за пропозицією Віктора Оніщенка (голови профкому «Мотор Сич») ухвалила рішення утворити Координаційну Раду. Згодом був підготовлений проект положення про Координаційну Раду.

А вже у грудні 1991 року відбувся установчий з'їзд Профспілки авіабудівників України. На з'їзді було обрано склад Координаційної Ради, обраний її голова – **Ярема Жугаєвич**, ухвалено першу редакцію Статуту Профспілки. Через невеликий проміжок часу, а саме 10 грудня 2011 року, ми відзначимо вже 20-у річницю з Дня заснування Профспілки.

Як ставилися того часу завдання перед Профспілкою? Скоординувати діяльність профспілки в умовах незалежності України. Завдяки Яремі Васильовичу Жугаєвичу, його вмінню та організаційним здібностям, досвіду профспілкової роботи, вдалося налагодити ефективну роботу Профспілки по відстоюванню прав членів Профспілки на всіх рівнях, починаючи від підприємств і закінчуючи Урядом, об'єднати розрізнені профспілкові організації.

Наступного року відбувся перший з'їзд Профспілки авіабудівників України, на якому було затверджено Статут Профспілки в новій редакції.

За ці 20 років багато зроблено і для становлення самої Профспілки, було налагоджено роботу по всіх напрямках її діяльності. Вже багато років активно працюють постійні комісії ЦК ПАУ, ними була напрацьована солідна нормотворча база. На високопрофесійному рівні, організовано проходять засідання Президії та Центрального Комітету ПАУ, де вирішуються наболілі питання нашої профспілки та галузі.

На сьогоднішній день, на превеликий жаль, мусимо констатувати, що збереження галузі, її перспективи, крім Профспілки, мало кого серед державних мужів цікавлять. Прикро, що й вести тристоронній соціальний діалог на даний момент нема з ким. Від Уряду, незрозуміло з ким вести діалог, роботодавці перекладають все на профспілку. Це все породжує певну зневіру. До того ж і Галузеву Угоду на наступний рік практично немає з ким укладати?!

На перспективу перед Профспілкою стоять завдання збереження єдності наших рядів, якщо необхідно, навіть збільшення Профспілки для посилення її ролі у суспільстві. Мета, яку ми собі поставили 20 років назад, залишається такою самою і нині – ефективний захист соціально-економічних прав та законних інтересів членів Профспілки, об'єднання та розвиток рідної галузі!

Записав Олександр ПАЛІЙ

•СОБЫТИЯ И КОММЕНТАРИИ

47 РУКОВОДИТЕЛЕЙ СРЕДНЕГО И ВЫСШЕГО ЗВЕНА ВЕДУЩИХ РОССИЙСКИХ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ - УЧАСТНИКОВ ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО КАДРОВОГО РЕЗЕРВА ОАК, ПРОВОДИМОЙ СОВМЕСТНО С МОСКОВСКОЙ ШКОЛОЙ УПРАВЛЕНИЯ «СКОЛКОВО», ПОСЕТИЛИ КНААПО ИМ. Ю.А. ГАГАРИНА.
Программа стажировки включала выступления руководителей и специалистов завода по вопросам производственного планирования, технического перевооружения, системы мотивации персонала, внедрения конструктивных изменений на производстве, управления трудоемкостью и себестоимостью изделий, кадровой и социальной политики. Стажерам была предоставлена возможность увидеть и оценить результаты планомерной работы по техническому перевооружению и модернизации, проводимой на предприятии в последние годы.
За год участники проходят восемь модулей обучения, включающих как лекции профессоров «Сколково», так и тренинги, мастер-классы известных представителей бизнеса и политики.

«ВОЛГА-ДНЕПР» СТАЛА ПЕРВОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ, КОТОРАЯ ТРИ ГОДА ПОДРЯД УДОСТАИВАЕТСЯ ПРЕСТИЖНОЙ НАГРАДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ BALTIC AIR CHARTER ASSOCIATION (BACA) В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШАЯ ГРУЗОВАЯ ЧАРТЕРНАЯ АВИАКОМПАНИЯ» (BEST CARGO CHARTER AIRLINE), СООБЩИЛИ В АВИАКОМПАНИИ.

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК ПО ИТОГАМ 2010 ГОДА В РОССИИ ПО ОБЪЕМАМ ПРИБЛИЗИЛСЯ К СВОЕМУ ИСТОРИЧЕСКОМУ МАКСИМУМУ, ДОСТИГНУТОМУ В 1991-1992 ГОДАХ.
По данным делового авиационного портала АТО, в 2010 году в сегменте гражданской авиации в целом по стране было перевезено 56950тыс. человек, это на 26,3% больше, чем в кризисном 2009 году. Пассажирооборот достиг 147млрд пассажирокилометров, что на 30,8% выше показателя прошлого года.

МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РФ ОПУБЛИКОВАЛО РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА.

По данным министерства, российская авиапромышленность в январе-сентябре 2011 г. сократила производство гражданской продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 7,4%. В наиболее показательном сегменте - в гражданском авиастроении за 9 месяцев был произведен всего один среднемагистральный пассажирский самолет Ту-214, три ближнемагистральных пассажирских самолета Sukhoi Superjet 100 (один из них - на экспорт), два ближнемагистральных пассажирских самолета Ан-148. То есть, вся авиапромышленность страны способна производить всего 1 гражданский самолет за полтора месяца.

Однако сохранение авиастроения в России - это не только вопрос экономики, но и промышленной политики страны. Развития авиапромышленности требуют как соображения социальной стабильности (закрытие производств несет за собой безработицу и снижение налоговых поступлений), так и соображения безопасности страны: транспортная недоступность регионов таит в себе угрозы территориальной целостности России. Авиастроение - это вершина технологического развития государства. Для сохранения промышленного и научного потенциала России необходимо не только сохранять существующие наработки в области ближнемагистральной авиации, но и возвращать утраченные позиции в остальных сегментах авиарынка.

Безусловно, одних только планов-графиков для спасения российской авиапромышленности недостаточно. Должна быть установлена реальная ответственность руководителей за соблюдение сроков и объёмов производства самолетов. Сейчас вряд ли кто-то вспомнит, что в начале 2007-го года министр транспорта И. Левитин заявлял, что к 2010-му году в России будет ежегодно производиться до 60 самолетов SSJ100. К концу 2011-го, как мы теперь видим, выпущено только 4 таких лайнера, но министры (В. Христенко и И. Левитин) по-прежнему остаются на своих местах, а М. Погосян не только не наказан, а даже повышен в должности.

Если Россия намерена сохранить собственное авиационное производство, менеджеры отрасли должны быть наделены беспрецедентными возможностями в рамках своей деятельности, но и отвечать они должны головой. Или хотя бы должностью, и не через 5 лет после срыва планов, а немедленно.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ С 2012 ГОДА БУДЕТ СУБСИДИРОВАТЬ ЛИЗИНГ ИМПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ РЕГИОНАЛЬНЫМ АВИАКОМПАНИЯМ

Российские власти с 2012 года будут субсидировать процентные ставки при приобретении иностранной авиатехники в лизинг региональными компаниями. Об этом заявил премьер-министр России Владимир Путин на Всероссийской конференции транспортников в Новосибирске.

«С 2010 года мы ввели нулевую ставку ввозных таможенных пошлин на среднемагистральные самолеты, это меньше 50 посадочных мест. Со следующего года будем субсидировать процентные ставки по лизинговым платежам при заказе подобных машин. На эти цели в бюджет заложено уже 2 млрд. рублей», - сказал В. Путин.

По словам Путина, в следующем году будут выделены субсидии северным и приравненным к ним регионам на поддержку региональных авиаперевозок.

НАРОДНІ ДЕПУТАТИ ПРО АВІАПРОМ

МИКОЛА ДЕРКАЧ, народний депутат України:

— За два десятиліття державної незалежності Україна так і не зайняла свою нішу у світовій економіці не лише як виробник сировини, а й як виробник високотехнологічної продукції. Світова фінансово-економічна криза, перед загрозою «другої хвилі» якої сьогодні стоїть і наша країна, переконливо продемонструвала: економіка, орієнтована на експорт сировини та продукції з невисокою доданою вартістю, є найменш захищеною й найбільш

Микола Деркач

вразливою в моменти коливань глобального ринку. Натомість високі технології та наукомістка продукція з інноваційною складовою демонструє більшу стійкість і захищеність у періоди економічного спаду. Тому, виходячи зі стратегічних пріоритетів, нам слід на державному рівні докласти зусиль для збільшення в структурі вітчизняного експорту частки продукції з високою доданою вартістю. Одним з пріоритетних напрямків, на якому слід сконцентрувати відповідні зусилля, є український авіапром. На цьому напрямку ми маємо достатні виробничі потужності, значний, і що важливо – конкурентоздатний конструкторський, кадровий і технологічний потенціал. А головне – продукція авіапрому України, особливо – сегмент пасажирських і транспортних літаків, користується актуальним попитом на світових ринках. Проблема сьогодні в тому, що успіхи вітчизняного авіабудування мають переважно осередковий характер і зводяться до „поштучного" виробництва кількох літаків на рік під закордонні замовлення. Перешкоджає наростанню виробництва в авіаційній галузі й складна фінансова ситуація у країні. Проте низка елементарних інструментів державної підтримки авіапрому – залучення у розвиток виробництва інвестицій та кредитних ресурсів вітчизняних банків, формування внутрішнього, державного замовлення на авіаційну продукцію з метою забезпечити країну власними літаками, зменшення собівартості продукції галузі та оптимізація структури виробництва – дозволить у короткі строки досягти реального покращення ситуації в українському літакобудуванні.

За матеріалом «Народної газети»

Від редакції газети «Авіабудівник України»: хочеться висловити подяку нашим колегам з «Народної газети» і народному депутату Миколі Деркачу за підтримку авіабудування України. Будемо сподіватися, що спільними зусиллями наша країна зможе відродити серійне будівництво літаків, забезпечуючи Державний бюджет доходами, а громадян – високооплачуваною престижною роботою.

Газета «Авіабудівник України»
Редакція може публікувати матеріали, не поділяючи точки зору автора. Відповідальність за достовірність інформації несуть автори.
У разі передруку матеріалів посилання на газету "Авіабудівник України" обов'язкове. Відповіді на питання з листів до реакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються.
Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник: **Профспілка авіабудівників України**
Головний редактор **Олександр ПАЛІЙ**
Верстка: **Марія РАДОВА**
Видавець: **Профспілка авіабудівників України**

Поштова адреса редакції:
01012, м. Київ,
майдан Незалежності, 2.
Тел. 279-16-45.
Факс 278-86-81.
aviabudivnyk@fpsu.org.ua
aviabudivnyk@narod.ru

Видруковано в СПД ФОП Масло Д.В.
м. Київ, вул. Новокостянтинівська, 15
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2 508 примірників

ukrprofavia.org.ua

Реєстраційне свідоцтво:
КВ №11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 10.11.2011р.
Замовлення № 21