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

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 21 (155), жовтень 2013 року

Сил і наснаги додає оптимізм

До кінця року залишилося менше 70 днів і на підприємствах галузі готуються вже підбивати підсумки роботи за поточний рік. Аналогічну роботу проводять і профспілкові організації ПАУ на підприємствах. Ми вирішили поцікавитися, як здійснюється ця робота в ПО ПАУ на ДП «КАЗ» та ДП «ЖМЗ «Візар». А оскільки в листопаді п.р. може відбутися подія, що в тій чи іншій мірі вплине на життєдіяльність галузі – можлива євроінтеграція України – заодно з'ясувати, як це може вплинути на роботу підприємств.

Микола Галиш, голова ПО ПАУ на ДП «Красилівський агрегатний завод», депутат Красилівської міської ради Хмельницької області:

— Нещодавно наше підприємство відзначило свій черговий ювілей – 45-річчя з Дня створення заводу. Здавалося б, зовсім недавно на окраїнах нашого славного міста Красилова виросло нове підприємство, а вже пройшло 45 років. Багато з першопрохідців, які прийшли на роботу в 1968 році, знаходяться вже на пенсії, на заслуженому відпочинку. Минають роки, змінюються покоління. На заводі вже працюють їхні діти і навіть онуки.

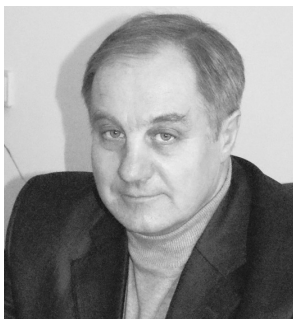
У нашого підприємства, як і у кожного, були свої «злети» і «падіння». Але ми ніколи не зраджували ні своїм традиціям, ні трудовому колективу, виконували свою місію для оборонно-промислового комплексу нашої держави з честю і гідністю.

Підводячи підсумки нашої 45-річної історії, хотілося б сказати, що наше підприємство виростило багато тисяч кваліфікованих працівників робочих спеціальностей, інженерно-технічних працівників, які сьогодні працюють в різних галузях народного господарства країни. З нагоди ювілею багато працівників підприємства було нагороджено нагородами, грамотами, грошовими преміями. Серед відзнак – подяки і грамоти Хмельницької обласної федерації профспілок, ЦК Профспілки авіабудівників України та ФПУ.

Плани на завершення поточного року у нашого підприємства великі – ми отримали індійське замовлення. Нам необхідно виготовити багато техніки спеціального призначення. Маємо непогані напрацювання на 2014-2016 рр. Минулий рік наше підприємство завершило, маючи біля 90 млн грн. реалізованої продукції. Суттєву частку в реалізації продукції відіграють замовлення на спеціалізовану техніку, яка постачається в основному в РФ.

Профспілкова організація розглянула питання ходу виконання організаційних заходів з підготовки підприємства до роботи в осінньо-зимовий період. Також профком приступив до формування проекту Колективного договору на 2014-2015 р.р.

Сьогодні на слуху у всіх питання євроінтеграції України. На теперішній час левова доля нашої продукції, товарів народного споживання, реалізується в Росії. Інша частина – в Молдові, Білорусії, Грузії. Проте навряд чи найближчим часом нам буде комфортно в країнах ЄС, оскільки зайняти ринки там не так просто – на це потрібні роки. Якщо, після підписання Угоди про асоціацію України з ЄС, наші головні замовники продовжать працювати з нами в тому ж напрямку, що і раніше, євроінтеграція болісно не позначиться на нашому підприємстві.



Віталій Тур, голова ПО ПАУ на ДП «ЖМЗ «Візар», депутат Києво-Святошинської районної ради Київської області :

— Варто зазначити, що, якщо порівнювати поточний рік з минулим, то цей рік став складнішим для нашого підприємства в контексті виконання планів і замовлень, які у нас є. Для цього є різні причини, як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру.

Вже традиційно початок першого кварталу для нас пов'язаний з реалізацією заходів по Міжурядовій угоді України і Росії, якою передбачене виготовлення продукції спеціального призначення, значну частину якої має виготовляти наш завод. І хоча в нас були певні проблеми з постачанням матеріалів, вже зараз ми надолужуємо ті невеличкі спади у виробництві, які у нас були протягом І-ІІ кварталів п.р. Сподіваюсь, що на кінець року ми вийдемо на заплановані показники, які були передбачені нашими виробничими планами. Вийти на минулорічні показники реалізації товарної продукції буде дуже складно, але трудовий колектив докладе максимум зусиль для досягнення цієї мети.

продовження — на 2стор.

С юбилеем!

28 октября исполняется юбилейная дата со Дня рождения Вячеслава Александровича Богуслаева, президента АО «Мотор Сич», известного и авторитетного промышленника и политика, настоящего патриота отечественного авиапрома.

Вячеслав Александрович прошел долгий трудовой путь, начиная с рабочих специальностей, работал инженером-конструктором, затем на протяжении 15 лет возглавлял Волочиский машиностроительный завод, а последние 25 лет АО «Мотор Сич».

Уникальный опыт, который Вячеслав Александрович получил за годы работы на разных участках производства, закалил его и сделал талантливым и мудрым руководителем.

Вячеслава Александровича сегодня знает вся страна - и как руководителя, и как активного политического деятеля. Он избирался народным депутатом V и VI созывов Парламента, является народным депутатом VII созыва, занимая должность заместителя Председателя Комитета Верховной Рады Украины по вопросам промышленной и инвестиционной политики. Неоднократно право законодательной инициативы **В.Богуслаев** использовал для оказания весомой поддержки и защиты авиационной отрасли.

Вячеслав Александрович - один из немногих руководителей, который был удостоен Премии Совета Министров СССР, одной из важнейших наград Советского Союза, которая присуждалась за выдающиеся достижения в области развития народного хозяйства и науки.

Юбиляр удостоен звания Героя Украины, полный кавалер ордена «За заслуги», имеет много других государственных наград, в т.ч. и России. **Вячеслав Богуслаев** награжден и профсоюзными наградами - за огромный вклад в развитие социального диалога, эффективное социальное партнерство с отраслевым Профсоюзом авиастроителей Украины.

Достижения Вячеслава Александровича в науке неоспоримо признаны научным и академическими сообществами. Он является лауреатом Государственной премии в области науки и техники, доктором технических наук, почётным академиком Академии наук высшей школы Украины, Академиком Академии инженерных наук Украины, Академии транспорта РФ, Академии наук авиации и воздухоплавания, почётным доктором Национального аэрокосмического университета им. М.Е.Жуковского «Харьковский авиационный институт», почётным профессором Запорожского национального технического университета.

Отечественное вертолетостроение, о котором страна даже и мечтать не могла, получило импульс в развитии благодаря усилиям **В.Богуслаева**. Он, по решению Правительства Украины, был наделен полномочиями Генерального конструктора по созданию и модернизации вертолетной техники.

Однако главная заслуга Вячеслава Александровича перед страной, обществом и отраслью заключается в том, что благодаря, прежде всего, его усилиям, авиационная промышленность продолжает работать и развиваться. Не одно предприятие было спасено от ликвидации именно благодаря четкой и принципиальной позиции **Вячеслава Богуслаева**. А это тысячи рабочих мест, благополучие многих украинских семей.

Социальная политика, которая проводится на АО «Мотор Сич» при поддержке и по инициативе Вячеслава Александровича, без преувеличения, является примером для подражания не только для предприятий отрасли, но и страны.

Отдельная страница биографии нашего юбиляра – забота о детях и молодежи. АО «Мотор Сич» ежегодно оздоравливает сотни детей, регулярно проводит для них праздники и конкурсы, а для молодежи создает новые базы отдыха и развивает уже существующие. Особое внимание Вячеслав Александрович уделяет патриотическому воспитанию подрастающего поколения.

Редкий талант прекрасного руководителя и огромное трудолюбие были и остаются верными спутниками в жизни **Вячеслава Александровича Богуслаева**.

Поздравляя юбиляра в этот прекрасный день, желаем ему крепкого здоровья, неисчерпаемой энергии и боевого духа, семейного благополучия, реализации задуманного!

Центральный Комитет Профсоюза авиастроителей Украины,
Редакция газеты «Авиастроитель Украины»

Сил і наснаги додає оптимізм

закінчення

АКТУАЛЬНЫЙ КОММЕНТАРИЙ

Стосовно профспілкової роботи, то зараз для нас актуальним завданням є контроль за виконанням всіх зобов'язань по діючому Колективному договору підприємства. Низка питань на сьогоднішній день залишається ще не вирішеною. Одним з ключових питань є невиплата винагороди за результати роботи у минулому році, яка передбачена п. 4.1.32 КД підприємства. 2012 рік був для нас показовим і в плані випуску товарної продукції, і в отриманні прибутку, але з різних причин премія не була виплачена. Це питання знаходиться у колі компетенції, в першу чергу, адміністрації підприємства. Є певні труднощі із виконанням зобов'язань адміністрації підприємства з охорони праці, поліпшення умов праці, але вони не настільки суттєві, щоб на них загострювати увагу в силу наявності інших проблем, наших можливостей і трудових ресурсів, які задіяні на інших ділянках роботи.

Колективний договір у нас був прийнятий терміном на три роки, і його дія завершується у 2014 році. Профспілковою стороною постійно ведеться збір пропозицій, які вносяться структурними підрозділами підприємства для поліпшення КД. Крім того, саме життя підказує, які норми КД необхідно змінити чи доповнити при ухваленні його на новий термін. З одночасним підбиттям підсумків роботи підприємства у поточному році розпочнеться робота з розробки проекту КД на новий термін. Стосовно діючого КД, то він включає в себе, де-факто, всі необхідні аспекти взаємовідносин між адміністрацією та трудовим колективом. В ньому також у Розділі 7 передбачені соціальні гарантії, які досить чітко виписані. Як правило, при ухваленні нового КД за основу береться попередній, оскільки в новий КД вносяться незначні коригування, які, як правило, пов'язані, з поточним моментом.

Стосовно євроінтеграції, то це питання для нас не просте. Ми з тривогою очікуємо рішень, які мають бути ухвалені у листопаді щодо можливої інтеграції України до ЄС. Тривожить навіть не стільки підписання самої Угоди, скільки можлива реакція з боку Російської Федерації. В замовленні нашого підприємства доля продукції, що експортується до Росії, сягає 75-80%. Тому наше майбутнє напряму залежить від того, наскільки ефективною і гнучкою у разі підписання Угоди між Україною та ЄС, буде міжурядова політика України і Росії. Якщо взаємовідносини з Росією в гірший бік не зміняться, то трудовий колектив впевнено буде крокувати вперед – будуть замовлення і перспективи. У разі ж, якщо російською стороною будуть запроваджені певні обмеження, нашому підприємству, скоріш за все, буде скрутно. І не тільки через це.

Інша складова нашої товарної продукції – це товари народного споживання (зокрема, газові лічильники). На даний час їх реалізація значно впала на вітчизняному ринку. Ринків збуту цієї продукції за кордоном ми не маємо.

Проте ми все одно дивимось у майбутнє з оптимізмом, впевнені, що наші країні знайдуть порозуміння і від цього виграють народи обох держав.

Записав Олександр ПАЛІЙ

Александр Галуненко, заместитель председателя Наблюдательного Совета ГК «Укроборонпром», Герой Украины:

— На мой взгляд, давление, которое по всем направлениям Россия публично показывает, в т.ч. и в авиационной отрасли, будет происходить перед подписанием Соглашения об ассоциации Украины и ЕС. Когда Украина станет ассоциированным членом ЕС, то интерес Российской Федерации к нам не должен угаснуть. Например, в авиационной промышленности. Разве российским предприятиям не выгодно продавать свои агрегаты и другие изделия, которые устанавливаются на наши самолеты? Выгодно! Полагаю, что со временем нагнетание обстановки вокруг этого вопроса исчерпает себя.

РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ РАБОТА

Итоги третьего квартала на "ФЭД"

Подведены итоги конкурса на лучшую постановку рационализаторской и изобретательской работы за третий квартал 2013 года. В конкурсе приняло участие четыре цеха, три управления и один отдел.

За отчетный период рационализаторами завода было внедрено в производство 9 рацпредложений с экономическим эффектом 179064 гривны.

Согласно положению о ежегодном постоянно действующем конкурсе с ежеквартальным подведением итогов и согласно решению комиссии совета ОИР призовые места присуждены коллективам цехов и отделов, которые достигли лучших результатов.

По первой группе (цеха) первое место присуждено коллективу 20 цеха, второе место – коллективу 12 цеха. Третье место занял коллектив 11 цеха.

По второй группе (управления) первое место занял коллектив механо-энергетического департамента, второе — коллектив инструментального производства. На третьем месте коллектив управления энергетики МЭД.

По третьей группе (отделы) первое место комиссия совета ОИР присудила коллективу отдела главного технолога КТД, второе и третье места не присуждены.

Все коллективы цехов и отделов, занявшие призовые места в конкурсе, премированы.

Звания **«Лучшая творческая бригада»** и первой премии удостоен творческий коллектив в составе инженера-технолога ИП-17 С.К. Шаталова, начальника КТБ ИП-17 А.А. Кошарова за рационализаторское предложение «Изменение технологического процесса изготовления детали 478. ДУ9.62.094», давшего экономический эффект на сумму 34142 гривны.

Звание **«Лучший рационализатор завода»** с вручением денежной премии присвоено:

А.А. Кошарову — начальнику КТБ ИП-17;

С.К. Шаталову — инженеру-технологу ИП-17;

В.П. Мартыненко — начальнику производства МЭД;

В.Т. Карапетяну — электромеханику МЭД;

В.С. Топихе — ведущему инженеру-технологу МЭД.

А. Ена, ведущий инженер 3 отдела.

Высококлассный специалист

КАДРЫ – ЗОЛОТОЙ ФОНД ПРЕДПРИЯТИЯ

В сборочном цехе используются сотни, а то и тысячи приборов - в цехе сложное нестандартное оборудование. Без высшего или средне-технического образования работать в цехе никто не сможет. Чтобы хорошо разбираться во всём оборудовании, нужно желание и хорошая подготовка. Тогда появится опыт, который очень помогает каждому человеку в его работе. А ещё, как сказал наладчик МЭД В В. Бурда, который обслуживает это огромное количество оборудования в 22 цехе, надо знать агрегаты, которые проходят испытания на стендах.

Сам Василий Васильевич хорошо знает аппаратуру, с помощью которой проверяются все изделия, собираемые в цехе. Потому что за плечами уже более 31 года стажа, потому что любит свою работу, живёт ею. Хотя устаревшим оборудованием приходится заниматься намного больше, да и специалистов по нему меньше, чем было раньше.

Родился он в прекрасных местах Харьковщины, в селе, где жил и творил знаменитый Григорий Сковорода - в Сковородиновке. Хотя был маленьким, но хорошо помнит как на открытие памятника выдающемуся философу приезжал председатель Союза писателей Украины Павло Тычина. Учился в школе, а летом, как и все сельские мальчишки, пас гусей, коров, но пришло время и отец сказал: «Василю, іди вчись!».

После окончания школы Василий - его с детства тянуло к технике - поступил в электромеханический техникум, который закончил в 1973 году. Практика, потом служба в рядах Советской Армии. Наставления своего отца Василий продолжил выполнять: после возвращения из армии в 1975 году поступил в Харьковский политехнический институт, после окончания которого в 1982 году (1 апреля) пришёл работать на завод имени Ф.Э. Дзержинского, сначала помощником мастера в 20 цех, а через два месяца стал работать инженером-технологом в сборочном 22-м.

Но недолго пришлось поработать на заводе молодому специалисту. Через год, по приказу министра обороны, снова был призван в армию. Почему? Потому что в ХПИ была военная кафедра, потому что Бурда был офицером запаса, а кадровых офицеров не хватало в действующей армии, поэтому и пришлось ещё два года служить в войсках противовоздушной обороны Московского округа. Не жалеет В.В. Бурда, что дважды пришлось служить в армии — долг Родине отдал честно, служил добросовестно.

С 9 декабря 1985 года Василий Васильевич снова на родном заводе, снова в родном 22 цехе. Инженер-электрик, потом энергетик того же сборочного цеха. С 2008 года переведен в управление энергетики, а с прошлого года - в механо-энергетический департамент, но по-прежнему обслуживает сборочный цех. «Высококлассный специалист, очень хорошо знающий цеховое оборудование, ответственно относится к своей работе», - так отзывается о В.В. Бурде начальник 22 цеха, так говорят о нём руководители МЭДа, председатель цехкома.

За активную работу в заводской добровольной народной дружине Василий Васильевич неоднократно поощрялся, два созыва подряд сборщики его избирали председателем цехкома. В.В. Бурда награждён Почётной грамотой ЦК Профсоюза авиастроителей Украины, а к юбилею завода в прошлом году ему было присвоено почётное звание «Лучший по профессии».

У Василия Васильевича есть хорошая семья: жена, дочь, сын, внуки. Любит он физический труд, поэтому летом в выходные с удовольствием возится в огороде, в родительском сельском доме. А зимой у него другое увлечение — охота. Люблю, говорит, как Лев Толстой, Ленин, Тютчев, с ружьём поохотиться в лесу.

Л. НАУМЕНКО, «ФЭДОВЕЦ»

В ЦЕНТРІ УВАГИ

Россия и Украина: надо сохранять, укреплять и развивать сотрудничество

15 октября 2013 г. в г. Калуга (Россия) состоялось заседание Комитета по вопросам экономического сотрудничества Российско-Украинской межгосударственной комиссии. В ходе его работы были обсуждены актуальные вопросы сотрудничества и взаимодействия двух государств.

Открывая заседания, Глава Правительства РФ **Дмитрий Медведев** сказал: «Если говорить о **потенциале** нашего экономического сотрудничества, то он по-прежнему **значителен**. Сегодня мы послушаем доклады отраслевых комиссий, обозначим приоритеты, я тоже несколько слов скажу на эту тему.

Первое, о чём хотел бы сказать – **это сотрудничество в авиа- и двигателестроении**, атомной энергетике, **ракетно-космической** и других наукоёмких отраслях. У нас есть неплохие перспективы, к сожалению, не во всём реализованные – здесь справедливо было это отмечено. Тем не менее, **здесь хороший задел**, и мы приступаем к выполнению целого ряда программ, включая программы исследования и использования космического пространства.

Вместе с тем хотел бы сказать, что два минувших года были непростыми. **У нас упал товарооборот.** Можно считать по-разному, но общее падение – почти на четверть».

В свою очередь **Николай Азаров** сказал: «Я хотел бы обратить внимание на те аспекты нашего сотрудничества, где мы пока ещё (и Россия, и Украина) **сохраняем мировые позиции**, и можем не просто их сохранить, но можем и существенно развить. Мы за 20 лет очень многое потеряли, **потеряли главное – не ставим перед собой амбициозных задач**, решение которых позволяет поднимать на новый, передовой уровень в мире технологии, технику, материалознание и т.д., требует создания новых производств. Мы начали порыночному мыслить, и это прекрасно, но вместе с тем мы **снизили планку решения задач.**

Я бы хотел сейчас использовать нашу встречу, наше взаимодействие **для постановки масштабнейших задач**, которые мы совместно можем решать, и **никто в мире** пока ещё не может эти задачи решать на том уровне, на котором **мы можем решать их вместе**. Я имею в виду и конкретные проекты в космической отрасли, и **в авиационной**. Ну, давайте, например, спросим: **кто может создать такой военно-транспортный самолёт, какой создали мы с вами вместе, – Ан-70**, непревзойдённый по своим техническим характеристикам на сегодня? **Но ведь «сегодня» лет через 10 закончится.** Что будет через 10 лет, через 15? Может, уже сейчас надо задуматься, а что будет через 10–15 лет, и заложить это в основу нашего сотрудничества? **Хорошую ракету** – почему нам с вами вместе её не сделать? Да, сегодня мы вместе работаем, подписываем сегодня определённые документы, но давайте задумаемся, не потеряем мы это сотрудничество в ближайшие 10–15 лет?».

По результатам проведенного заседания и переговоров руководители Правительств обеих стран провели совместную пресс-конференцию.

Во время нее **Дмитрий Медведев** сказал о тематике переговоров: «Ключевая тема – промышленная кооперация в наукоёмких отраслях. Сейчас у нас завершается работа по созданию совместного предприятия, касающегося Ан-124, **надеюсь, мы запустим производство в самое ближайшее время**. Есть необходимость поставить точку по другим вопросам промышленной кооперации, включая другие типы самолётов».

«…Мы действительно говорили в отношении договора, который заключается Украиной и Евросоюзом, – соответственно, договор об ассоциированном членстве, потому что это решение, безусловно, будет воздействовать и на российский рынок. Имею в виду обнуление импортных пошлин, переход Украины на стандарты и технические регламенты Евросоюза. Мы обязаны проанализировать все риски, которые, в связи с этим, для нашей страны и для партнёров по Таможенному союзу возникают. Конечно, **действовать нужно взвешенно, руководствоваться нашими долгосрочными интересами, стараться соблюдать все договорённости, которые были нами достигнуты за последние годы, и постараться минимизировать эти проблемы.**

Очевидно, что Украина сделала определённый выбор, исходя из собственных национальных представлений о том, каким образом развивать интеграционные процессы. Считаем ли мы, что это какой-то драматический выбор или фатальный выбор? Нет, конечно, мы так не считаем. Мы считаем, что Украина как суверенное государство вправе делать любой выбор. Украинский Президент, украинское Правительство, руководствуясь тем мандатом, который ими получен от народа Украины, выступает как международный участник, участник международных отношений и вправе выстраивать свою политику на будущее, исходя из этих приоритетов.

Очевидно, что соглашение об ассоциации с Евросоюзом создаёт целый ряд вопросов или потенциальных сложностей для рынка Таможенного союза и рынка Российской Федерации. Это риски, связанные с обнулением соответствующих пошлин, появлением целых групп товаров, которые либо будут вытеснены с рынка Украины, либо товаров, имеющих происхождение из ЕС, которые будут конкурировать с товарами, созданными на территории Таможенного союза, причём в условиях, по сути, демпинговых, то есть в условиях не вполне правильной конкуренции.

В прошлом году **товарооборот был 45 млрд долларов, в этом году он почти на четверть сократился.** Мы стараемся, естественно, изменить ситуацию, но всё будет зависеть от развития мировой конъюнктуры, и не скрою того, что будет происходить после вступления Украины в соответствующий договор о зоне свободной торговли с Евросоюзом. В этом случае события могут развиваться различным образом. Будем стараться сделать так, чтобы всё-таки наши торгово-экономические отношения не страдали, но прогноз, если говорить откровенно, у меня сложный».

Николай Азаров в свою очередь подчеркнул: «Я бы отметил, что нам надо сосредоточиться в тех областях, где наши позиции сильны в мире, ещё пока сильны, – это космос, это **авиация**, это многие научные технологии. **Разъединим наши усилия – и вы проиграете, не достигнете тех позиций на мировом рынке, каких можно достичь, и мы проиграем. Вместе мы можем эти позиции занять.** Рынок достаточно жёсткий, конкурентный, особенно в области высоких технологий… У нас ещё есть все возможности, чтобы именно в этих отраслях мы бы сохранили, а может быть, и упрочили, а может быть, и вышли на передовые позиции».

Николай Азаров касаясь вопроса падения товарооборота между государствами, отметил: «**Товарооборот – это конкретные рабочие места**, это конкретная заработная плата людей, вот что такое товарооборот. Именно поэтому мы боремся за его сохранение или даже увеличение. **Любое его сокращение означает потерю рабочих мест как в России, так и у нас**».

Относительно евроинтеграции, **Николай Азаров** подчеркнул: «20 лет не существует Советского Союза, лет 10 последних Советский Союз распадался – 30 лет технологического отставания. **Но есть у нас отдельная отрасль, где у нас ещё сохранились, будем говорить, передовые разработки**… Практически отсутствует станкостроение современное – дальше продолжать или не надо? Поэтому никакого выбора мы не делали. Мы предпринимаем шаги, для того чтобы открыть доступ к неотягощённому таможенными пошлинами, барьерами достаточно высокотехнологичному рынку.

Я бы не хотел, чтобы подписание соглашения ослабило или создавало препятствия на пути развития наших отношений. **У нас есть громадная область для сотрудничества**, и прежде всего – это в тех отраслях, **где мы сохранили передовые позиции** и можем выйти, можем упрочить, где ни одна из наших стран в одиночку не способна в ограниченное время это сделать, не затратив колоссальных ресурсов. Может, для Украины это вообще труднодостижимая задача, а для России это достижимая задача, но с **громадной затратой ресурсов»**.

Подготовил Александр ПАЛИЙ
по материалам Правительства РФ

«Детство на ладонях»

Исполнительный комитет Объединения профсоюзов Харьковской области на своем заседании подвел итоги областного смотра-конкурса на лучшую организацию оздоровления и отдыха детей и подростков этим летом.

Приятно отметить, что за активную организацию и проведение летней оздоровительной кампании для детей работников предприятий авиационной промышленности в номинации «Детство на ладонях» победителем признан Харьковский областной совет Профсоюза авиастроителей Украины, который возглавляет В.Т. Тындик.

К слову, на нашем заводе все работники предприятия, пожелавшие оздоровить своих детей, были обеспечены льготными путевками. Более того, дети отдохнули в лучших детских оздоровительных лагерях, санаториях и пансионатах Харькова, Крыма и Одессы. Всего оздоровлено 248 детей.

Несмотря на финансовые сложности, которые испытывает Харьковский авиационный завод, детский оздоровительный лагерь «Лесной огонек» успешно оздоровил детей своих работников.

В. СТЕПАНЕНКО,
зам. председателя профкома ГП «ХМЗ «ФЭД»

ПЕРСПЕКТИВИ

Цена ассоциации с ЕС для авиастроения

Ольга Шелкова на Интернет-портале «Одна Родина» опубликовала интересную статью, затрагивающую вопросы евроинтеграции и перспектив отрасли, изложив свою точку зрения. Предлагаем вашему вниманию некоторые выдержки из статьи, не касающиеся напрямую вопросов политики. Выводы пусть каждый делает для себя сам.

«Взаимосвязь украинского и российского авиастроения является критической. Главной сферой, в которой ощущается острая зависимость российской стороны от украинских предприятий, является авиационное двигателестроение. После распада СССР сборочные вертолетные заводы оказались сосредоточены в России, а крупнейший поставщик двигателей для них, АО «Мотор Сич», остался на Украине. Поставки украинского предприятия останутся критически важными для российских производителей вертолетов как минимум до 2017-2018 годов. В свою очередь, на долю российских контрактов приходится более 68,7% поставок «Мотор Сич».

Аналогичная ситуация складывается и в отрасли самолетостроения. Во время своего выступления на девятом заседании Межпарламентской комиссии по вопросам сотрудничества Верховной Рады Украины и Федерального Собрания РФ Генеральный конструктор ГП «Антонов» Дмитрий Кива презентовал продукцию своего предприятия, где нет ни одного проекта, доля России в котором составляла бы менее 50%. В частности, в производстве Ан-148 принимают участие 126 предприятий России, на которых изготавливается свыше 60% комплектующих самолета.

Доля российской продукции в финальной стоимости Ан-140, над созданием которого трудятся 100 российских заводов, составляет около 70% .

Свидетельством важности, которую придает российская сторона сотрудничеству с украинским авиапромом, стало подписание в 2010 году соглашения между РФ и Украиной о создании на паритетной основе совместного предприятия, которое будет заниматься продажами самолетов «Ан», а также разработками новых моделей и позиционированием их на мировом рынке. На прошедшем в ноябре 2011 года авиасалоне Dubai Airshow 2011 холдинг «Вертолеты России» подписал твердый контракт с «Мотор Сич» на поставку около 1,3 тыс. двигателей ТВ3-117 в течение пяти лет на общую сумму в $1,2-1,5 млрд. Это первый долгосрочный контракт между российскими производителями и украинским поставщиком.

Авиационная отрасль Украины сталкивается с системными проблемами. В 2010-2011 гг. бюджетное финансирование отрасли было практически прекращено, тогда как изношенность основных фондов авиационной промышленности Украины превышает на сегодняшний день 70%, а средний возраст специалистов в отрасли составляет 50 лет. Усугубляют проблемы сложные процессы корпоратизации авиастроительных предприятий, отсутствие внутреннего спроса на продукцию, а также высокий уровень конкуренции на мировых рынках.

Если проанализировать структуру украинского экспорта авиатехники, ситуация выглядит еще более удручающей. За 2005-2011 гг. Украина экспортировала 182 самолета. При этом примерно половину всего объема продаж занимает чешский (!) L-39. На втором месте (12%) - МиГ-21, затем по 11% получили МиГ-29 и Су-22, Су-25 (около 6,5%), МиГ-27 (4%), Ил-78 (3%), Ан-12, Ан-72, Ан-74 и Су-27УБ (по 2%) и МиГ-23МЛД (1%). То есть процентная доля экспортируемых самолетов, которые были изготовлены непосредственно в Украине, составляет всего 3% общего объема продаж. При этом на страны СНГ приходится 28% поставок самолетов, на Ближний Восток – 25%, Европу 19%, Африку – 11,5%, Азию - 8%, США - 5,5%. Что касается вертолетов, то 48% их экспорта приходится на страны СНГ, 39% на страны Африки.

Традиционный для Украины рынок стран Ближнего Востока, по утверждению руководства ХГАПП, вообще может быть потерян на долгие годы в связи с нестабильностью региона, что заставляет Украину переориентироваться на страны СНГ и Азии, где без поддержки России действовать попросту невозможно.

(продолжение следует)

АКТУАЛЬНОЕ МНЕНИЕ

Академик РАН, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Генрих Васильевич Новожилов (35 лет был генеральным конструктором, на данный момент - главный советник генерального директора ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина»):
«Почему выгоднее приобретать западные самолеты, не берусь комментировать, хотя наши машины нисколько не хуже, чем аналогичные западные. Говорить о том, что наши не конкурентоспособны в принципе, на мой взгляд, ошибочно. Это делается для того, чтобы прикрыть целесообразность приобретения западных самолетов».

З ювілеєм, колего!

25 жовтня виповнилась ювілейна дата з Дня народження нашої чарівної колеги – Коростильової Людмили Миколаївни, голови ПО ПАУ на дочірньому підприємстві ПАТ «Мотор Січ» - Гуляйпольский машинобудівний завод.

Вагому частину свого життя Людмила Миколаївна присвятила профспілковому руху, брала активну участь у становленні Профспілки авіабудівників України, разом з адміністрацією підприємства ефективно розвиває соціальний діалог.

Профспілкові колеги знають Людмилу Миколаївну як надзвичайно турботливу, скромну і толерантну людину, фахівця профспілкової справи, мудру порадницю і господиню.

Вітаючи нашу ювілярку, бажаємо їй життєдайної енергії і успіхів в роботі, міцного здоров'я, невичерпного оптимізму, духовної гармонії і сімейного благополуччя.

ЦК ПАУ,
Редакція газети
«Авіабудівник України»

Без поддержки государства не обойтись!

По данным ВТО, только доказанная сумма незаконной господдержки для Airbus составляет 18 млрд долларов, для Boeing - 5,3 млрд долларов, для Embraer - 4,5 млрд долларов и 2,9 млрд долларов для Bombardier.

А недоказанная - в разы выше. В России дело обстоит с точностью до наоборот. Если брать тот же SSJ, то на всю программу его создания было потрачено 1,8 млрд долларов. И примерно три четверти этой суммы профинансировано из внебюджетных источников. Причем, как говорят в ГСС, средняя ставка по кредитному портфелю составила 7%, что соответствовало среднерыночным показателям. Очень важно и то, что в России сейчас крайне высока стоимость фондирования (8-10% против 3% за рубежом), а эффективной системы экспортного кредитования толком не существует.

На Западе экспортные кредитные агентства и банки при организации лизинга самолетов подчас предлагают ставки в два-три раза ниже рыночных, и ВТО это нисколько не смущает. «Авиакомпаниям по существу все равно, какой логотип стоит на самолете, если он сертифицирован по всем стандартам, - говорит глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. - Для них он лишь инструмент заработка, а главные характеристики - суммарная стоимость летного часа и производительность. И в этом контексте значение имеют не столько технические характеристики машины, сколько интегральная привлекательность продукта, включая цену самолета и размер лизинговой ставки». **И если финансовые условия приобретения наших лайнеров хуже, чем у конкурентов, то мы рискуем оказаться в ситуации, когда наш авиапром будет создавать выдающиеся с технической точки зрения продукты, которые никто просто не сможет купить.** Чтобы этого не произошло, нам необходимо разработать механизмы субсидирования лизинга, которые соответствовали бы нормам ВТО и давали бы российским производителям возможность реально конкурировать в мире по такому показателю, как стоимость владения самолетом.

По данным «Эксперт»

СОБЫТИЯ И КОММЕНТАРИИ

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РФ ОПРЕДЕЛИЛО ДАЛЬНЕЙШУЮ СУДЬБУ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕХ ВОЕННЫХ ЗАВОДОВ И ПРЕДПРИЯТИЙ ХОЛДИНГА «ОБОРОНСЕРВИС». Передачу 56 из них военные уже согласовали с Минпромторгом, судьба еще 35 предприятий сейчас обсуждается. 11 военных объектов предложено оставить в ведении оборонного ведомства, а 28 компаний ждут итогов промышленного аудита. По сведениям «Ъ», процесс согласования с Минпромторгом и Минэкономразвития перечня предприятий для их передачи представителям оборонного комплекса должен завершиться уже к 30 сентября.
Как сообщил «Ъ» источник в аппарате министра обороны, Сергею Шойгу было доложено о ходе передачи профильным министерствам и ведомствам ремонтных заводов и предприятий «Оборонсервиса» (находятся в подведомственных субхолдингах «Авиаремонт»).

***

ГРУППА ЧЛЕНОВ КОНГРЕССА США ПОПРОСИЛА МИНИСТРА ЮСТИЦИИ, ГЕНЕРАЛЬНОГО ПРОКУРОРА США ЭРИКА ХОЛДЕРА ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К РАЗБИРАТЕЛЬСТВУ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ЗАКУПКИ ПЕНТАГОНОМ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17 ДЛЯ АФГАНИСТАНА, сообщает ИТАР-ТАСС. Свою просьбу американские законодатели изложили в письме, направленном Холдеру. Авторы послания просят Холдера изучить имеющиеся сведения о возможном превышении должностных полномочий бывшим и действующим руководством программы нестандартной вертолетной авиации сухопутных войск США, которая закупала российские Ми-17 для вооруженных сил Афганистана. Законодатели настаивают на том, чтобы Холдер «использовал все имеющиеся ресурсы, включая ФБР». **Не исключено, что таким образом конгрессмены пытаются защитить отечественного производителя.**

***

В ВЕРХОВНОЙ РАДЕ УКРАИНЫ СОЗДАНО МЕЖФРАКЦИОННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ - «За развитие украинской авиации». Его возглавил народный депутат (фракция Партии регионов), почетный президент ПАО «Мотор Сич», Герой Украины **Вячеслав Богуслаев.**

По материалам СМИ

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: 2 550 примірників

ukrprofavia.org.ua

Реєстраційне свідоцтво:
КВ №11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 28.10.2013р.
Замовлення № 21