Колдоговори майбутнього, якими вони мають бути?

Нещодавно за сприяння представництва Фонду Еберта в Україні відбувся семінар «Пріоритетні напрями колдоговірної роботи в умовах виходу України із економічної кризи». Участь в роботі семінару від ПАУ взяли **Ольга Сметаніна**, зав. відділу соціально-економічного захисту ВА ЦК ПАУ та **Сергій Чумак**, заступник голови ПО ПАУ на ДАХК «Артем».

Метою семінару стала необхідність визначити пріоритетні напрями колдоговірної роботи на 2011 рік в умовах виходу України з кризи.

Відкрили роботу семінару **Урсула Кос-Лаугвиц**, директор представництва Фонду Еберта в Україні та заступник Голови ФПУ **Сергій Кондрюк**. Пані Урсула зазначила, що семінар — це важливий захід, який необхідно проводити для того, щоб розвиватися, і Фонд Еберта всіляко буде сприяти тому, щоб подібні заходи відбувалися в Україні і надалі. **Сергій Кондрюк** підкреслив актуальність подібного семінару, враховуючи те, що всі учасники відгукнулися і прийняли участь в роботі семінару. Він висловив сподівання, що цей захід принесе багато користі в практичній роботі і буде відбуватися регулярно і надалі.

Про міжнародні та національні виклики фінансово-економічної кризи та соціальні наслідки й прогнозні очікування на 2011 рік учасникам семінару розповіла незалежний експерт, представник Уряду України — **Оксана Заворотько**. Вона охарактеризувала ситуацію в галузях економіки і зупинилась на розвитку економіки у перспективі.

Про проект Генеральної Угоди на новий термін, новації, досягнення та втрачені можливості розповів присутнім **Сергій Кондрюк**. Він дав чітку характеристику всіх розбіжностей ГУ, зупинився на питаннях, які необхідно вирішити і пообіцяв, що ФПУ докладе максимум зусиль для укладення ГУ на 2011 рік.

Після цих доповідей відбулися дискусії, в ході яких учасники семінару поділилися власним баченням.

Надалі робота семінару продовжилася в групах.

Олексій Бабенко, фахівець ФПУ, розповів про новації та недоліки проекту Трудового кодексу України, після чого відбулась фахова дискусія щодо переваг та мінусів ТКУ.

Проект Податкового кодексу України презентувала **Людмила Остапенко**, фахівець ФПУ. Вона розповіла про всі можливі нововведення, про боротьбу ФПУ за відстоювання своєї позиції в Податковому кодексі. За словами п. Остапенко, на жаль, поки що не всі пропозиції ФПУ були враховані під час розробки кодексу, але є надія, що Уряд почує профспілки.

Ніна Соломатина, керівник департаменту економічного захисту апарату ФПУ підбила підсумки. Учасники були одностайні: практику проведення подібних семінарів необхідно продовжувати для обговорення нагальних питань і пошуку можливостей для розв'язання існуючих проблем.

Ольга Сметаніна вважає, що такі семінари є дуже корисними як для новачків, так і для професіоналів з великим досвідом роботи, адже, на її думку, можна на фаховому рівні обмінятися досвідом, провести дискусію і знайти шляхи вирішення проблем.

Олександр ПАЛІЙ

Профсоюзная молодежь Украины и Германии: обмен опытом

22–23 октября Фонд им. Фридриха Эберта организовал в Украине молодежный семинар на тему «Работа с молодежью в профсоюзах Украины и Германии: обмен опытом».

В семинаре участвовали представители пяти профсоюзов Украины:

— Профсоюз авиастроителей Украины;
— Профсоюз работников радиоэлектроники и машиностроения Украины;
— Профсоюз работников металлургической и горновырабатывающей промышленности Украины;
— Профсоюз работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения Украины,
— Профсоюз работников оборонной промышленности Украины.

Каждый профсоюз был представлен пятью участниками.

ПАУ представили молодежные лидеры предприятий ГАХК «Артем» — **Андрей Сидоров**, ОАО «Мотор Сич» — **Руслан Пидорич**, ВМЗ — **Александр Гуменюк**, ДП «Івченко-Прогресс» — **Александр Омесь**, СЗ «Антонов» — **Андрей Сидельников**.

Немецкий профсоюз IG Metall представили — **Сабрина Йегер** и **Кристиан Тиссен**.

В начале встречи модераторы представили Фонд им. Фридриха Эберта, цель деятельности которого — укрепление международного взаимопонимания и становление социального общества. Позже презентовали цели семинара и представили участников.

По одному представителю от каждого профсоюза представили презентации об организации работы с молодежью в своем профсоюзе. Больше всего заинтересовали выступления **Андрея Сидорова** — ПАУ и **Александра Лихотина** — профсоюза оборонной промышленности.

Сабрина и Кристиан ознакомили с молодежной работой, которую проводит IG Metall в городе Дуйсбург, ответили на многочисленные вопросы о своей работе, о профсоюзах Германии и т. п.

Последующую работу модераторы построили на работе в группах, где в течение двух дней участники работали над вопросами: тенденции, успехи и проблемы молодежной работы, проблемы и пути развития молодежной работы в Украине, внутренние и внешние проблемы украинских профсоюзов, наработки практических идей.

По итогам работы представители IG Metall планируют представить инструкцию или законопроект украинским профсоюзам, для дальнейшей работы и сотрудничества.

Соб. инф.

ОТ РЕДАКЦИИ:

Наш Профсоюз богат на таланты, благодаря чему наша отрасль является одной из ведущих наукоемких отраслей в стране. Однако, жизнь членов Профсоюза — это не только производство и не только радости...

(По мотивам Ю. Антонова)

Не говорите мне «Прощай»,
Мне не простить Вам этой боли.
Дай Бог, набраться силы Вам,
Чтоб разогнать свою печаль
И не просите помянуть
Негромким словом Ваше имя
Как жаль, что стали мы чужими
И время вспять не повернуть.

Вы мой недавний идеал
И мой сегодняшний предатель,
Мой верный друг и неприятель
Вы — лживый свет кривых зеркал.
Так дайте вяло облакам
Свободно плыть в небесной сини
И знайте, что решать отныне
Расположенье звезд не Вам.

Не Вам глумиться над судьбой
Моего порога неудачу
Ну что Вы, что Вы, я не плачу
Я не доставлю Вам такой
Безумной радости... Быть может
Пройдут года, утихнет боль
И время, вечности король,
Мне позабыть о Вас поможет.

Не говорите мне «Прости»,
Упал на сердце камень черный.
Набраться б силы непокорной,
Чтоб эту ношу донести.
Не говорите громких слов,
Мне хватит мужества и чести,
Чтоб не поддаться этой лести
И избежать ее оков.

Не надо медлить, уходите!
Да, я ждала Вас, но теперь
Окончен бал, закройте дверь,
Лишь мне «Прощай» не говорите!

Олеся ЛЫГА, член ПАУ

Редакция готова к новым публикациям

СОБЫТИЯ

САМОЛЕТУ АН-124-100 авиакомпании «Полет» присвоено имя конструктора авиационных двигателей **Федора Муравченко**.

МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ разрабатывает программу по организации производства вертолетов. Об этом сообщил президент, председатель совета директоров ОАО «Мотор Сич» **Вячеслав Богуслаев** на пресс-конференции.

УКРАИНА И РФ НАМЕРЕНЫ К 2014 г. ВЫЙТИ НА ЕЖЕГОДНОЕ ПРОИЗВОДСТВО 60 САМОЛЕТОВ АН-148. Об этом сообщил председатель правления государственного концерна «Антонов», генеральный конструктор госпредприятия «Антонов» **Дмитрий Кива**.

В АВИАКОМПАНИИ «АЭРОСВИТ – УКРАИНСКИЕ АВИАЛИНИИ», являющейся первым украинским эксплуатантом нового украинско-российского регионального самолета Ан-148, не видят оснований для выводов о недостаточной безопасности эксплуатации нового самолета.

«На начальном этапе эксплуатации самолета любого производителя недостатки неизбежны», — заявил пресс-секретарь авиакомпании **Сергей Куцый** на Международном авиакосмическом салоне «Авиасвит-XXI» в Киеве в четверг.

ИРАНСКАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ HESA планирует до 2015 года в кооперации с украинскими партнерами построить на своих мощностях еще 30 ближнемагистральных самолетов Ан-140. Об этом сообщил представитель HESA в Украине **Мохсен Мусави**.

ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ до 2020 года планируется рассмотреть на заседании российского правительства во втором квартале 2011 года, заявил вице-премьер РФ **Сергей Иванов**.

Подготовлено по материалам информационных агентств

Професійне навчання — необхідність сьогодення

Нещодавно в м. Києві пройшла Міжнародна конференція «Спільні зусилля роботодавців і профспілок з організації професійного навчання і підвищення кваліфікації працівників: досвід Німеччини», яка була організована Представництвом Фонду ім. Фрідріха Еберта в Україні спільно з Міжнародною конфедерацією профспілок.

Метою Конференції був обмін досвідом співпраці бізнесу і профспілок при вирішенні проблем професійного навчання і перекваліфікації на прикладі Німеччини. Участь у конференції приймали представники всеукраїнських профспілок і профоб'єднань, окремих профспілкових організацій, об'єднань роботодавців, центральних органів виконавчої влади, профспілок країн СНД, а також профспілок і роботодавців Німеччини.

Необхідність підвищеної уваги держави і соціальних партнерів до проблем професійного навчання обґрунтував у своєму виступі незалежний експерт з м. Москви **Андрій Мрост** — «...во время кризиса необходимо развивать инфраструктуру для будущего подъема экономики. В 20–30-е годы прошлого века это были общественные работы — дороги, строительство и т. п. Сейчас — обучение персонала, повышение квалификации...»

Загальною проблемою учасники конференції визначили наявний дефіцит кваліфікованих робітничих кадрів, розбалансування пріоритетів в системі професійно-технічної освіти, застарілість і недостатність матеріально-технічної бази тощо. Яскравим позитивом на цьому фоні був виступ керівника міжнародного об'єднання профспілкових організацій компанії «Лукойл» **Г. Кирадієва**. В компанії, де в різних країнах працює близько 180 тис. чол., підготовка персоналу є одним з важливих бізнес-завдань, діє також структурована система навчання резерву керівних кадрів.

Німецькі колеги поділились досвідом організації професійного навчання та перекваліфікації працівників хімічної промисловості в умовах економічної кризи, пов'язаної із об'єднанням ФРН і НДР на початку 90-х років. До об'єднання в хімічній галузі в НДР працювало близько 100 тис чол., через 7 років — близько 20 тис. Галузева профспілка, разом з об'єднанням роботодавців, ініціювала створення у 1994 році Центру сприяння кваліфікації працівників в хімічній галузі (QFC), створили фонд сприяння (з бюджетом у 0,5 млрд. марок!) і домоглась того, що зараз у галузі на східних землях Німеччини працює вже близько 40 тис чол.

Німеччина має також Закон про професійну підготовку, проект якого в Україні вже багато років не знаходить підтримки!

Від ПАУ участь у роботі конференції прийняв заступник Голови Профспілки **Юрій Єфремов**.

Вл. інф.

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 редакції 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: **Олександр Павленко**
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 «Біленька»,
м. Київ, вул. Новокостянтинівська, 15
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2 500 примірників

Реєстраційне свідоцтво:
КВ № 11645516
від 15.08. 2006 р.
Підписано до друку 08.11. 2010 р.
Замовлення № 17

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

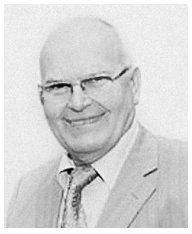
Авіабудівник України

ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНА ГАЗЕТА ПРОФСПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ № 17 (83), листопад 2010 року

У Героя України Анатолія Мялиці — ювілей!

23 жовтня у генерального директора Харківського державного авіаційного виробничого об'єднання **Анатолія Мялиці** — важлива ювілейна дата.

Мабуть, немає такої людини в нашій галузі, яка б не знала Анатолія Костянтиновича: вчений в сфері авіабудування, доктор технічних наук, почесний професор ХАІ, Лауреат Державної премії СРСР, Заслужений машинобудівник України, Герой України.



Анатолій Костянтинович пройшов чималий трудовий шлях — знайомий з робітничою справою не з чуток, неодноразово займав керівні посади — керівника ХДАВП, Міністра промислової політики України, керівника Корпорації «Національне об'єднання «Антонов».

За його активної участі на підприємстві збережена і підтримується робота об'єктів соціально-культурного та спортивного призначення, забезпечуються належні соціальні гарантії і пільги для працівників. Виплата заробітної плати працівникам є для Анатолія Мялиці постійним ключовим орієнтиром в будь-яких фінансово-економічних умовах. Соціальна складова в роботі ювіляра була високо відзначена і Федерацією профспілок України, яка удостоїла його нагороди — Почесного знаку ФПУ «За розвиток соціального партнерства».

Вітаємо Анатолія Костянтиновича з ювілеєм, зичимо йому міцного здоров'я і бадьорого настрою, креативних ідей на благо вітчизняного авіапрому, прихильності долі і родинного добробуту.

ЦК ПАУ, Редакція газети «Авіабудівник України»

Проект Галузевої угоди на 2011 рік на стадії остаточного узгодження

Профспілкова сторона під час засідання ЦК ПАУ 28 жовтня п. р. після проведеного обговорення всіх пропозицій від ПО ПАУ та підприємств галузі, фахівців ВА ЦК ПАУ, виробила узгоджений варіант пропозицій до проекту Галузевої Угоди на 2011 рік, який був переданий на розгляд сторонам Угоди — соціальним партнерам: Мінпромполітики, Асоціації «Укравіапром», Фонду держмайна України.

Знакомство с самолетами ГП «Антонов» Уго Чавес начал с Ан-148

18 октября 2010 г., в ходе визита на ГП «Антонов», Президенту Боливарианской Республики Венесуэла **Уго Чавесу** и сопровождающим его официальным лицам была представлена линейка современных самолетов «Антонов».

Региональные реактивные Ан-148 и Ан-158, пассажирский турбовинтовой Ан-140, легкие транспортные Ан-74 и Ан-32, военно-транспортный Ан-70 и тяжелый грузовой Ан-124-100 «Руслан».

Президент, Генеральный конструктор ГП «Антонов» **Дмитрий Кива** обратил внимание высокого гостя на региональные реактивные самолеты нового поколения Ан-148 и Ан-158. Он отметил, что эти лайнеры, соответствующие самым современным требованиям и нормам, могут эффективно работать в авиакомпаниях и ведомствах Венесуэлы. «Например, Ан-148 может с высоким комфортом доставить пассажиров из Каракаса (Венесуэла) в г. Бразилия (Бразилия) или в Оттаву (Канада). Эти самолеты уже освоили региональные маршруты Украины и России, а также международные воздушные трассы. В настоящее время в эксплуатации находятся 7 таких машин. На них уже путешествовали более 170 тысяч человек», — отметил в частности Д. Кива.

Согласно оценкам рынка, проведенным украинскими и российскими маркетологами, потребность Венесуэлы в самолетах такого класса составляет порядка 60 самолетов на период до 2016 г.

В заключение визита господин Чавес сказал: «Мне все самолеты понравились. «Антонов» — выдающееся предприятие. Это пример инженерной мысли, которая может быть самой лучшей в мире. Конечно, мы заинтересованы в технике «Антонов». Для детального изучения предложений мы с Виктором Януковичем договорились создать совместную рабочую группу».

Д. Кива демонстрирует **У. Чавесу** самолеты «Антонов»

Для справки: Ан-148 — региональный реактивный самолет нового поколения, предназначенный для перевозки 68–85 пассажиров на региональных линиях протяженностью до 4 400 км — конкурентоспособный продукт, разработанный в Украине на Государственном предприятие «Антонов» при участии ведущих конструкторских бюро, НИИ и авиационных предприятий Украины, России и 13 других стран мира.

Серийное производство Ан-148 в условиях широкой кооперации налажено в Украине на Серийном заводе «Антонов» и в России в ОАО «Воронежское Акционерное Самолетостроительное общество».

Ан-158 — региональный реактивный самолет нового поколения, предназначенный для перевозки до 99 пассажиров, созданный на базе Ан-148. В настоящее время он проходит программу сертификационных испытаний.

Пресс-служба ГП «Антонов»

ДП «Антонов» та ОАК підписали угоду про спільне підприємство

Український державний авіабудівний концерн «Антонов» та російське ВАТ «Об'єднана авіабудівна корпорація» (ОАК) підписали угоду про створення спільного підприємства на основі ВАТ «Керуюча компанія «ОАК — Цивільні літаки». Угоду підписали президент ОАК **Олексій Федоров** та голова правління концерна «Антонов» **Дмитро Ківа**.

Угода передбачає, що ОАК та «Антонов» будуть володіти по 50% статутного капіталу підприємства. Сторони також домовилися затвердити нову редакцію статуту підприємства та провести вибори керівних органів ВАТ. Рада директорів товариства буде складатися з 12 осіб. 6 з них будуть запропоновані «Антоновим», ще 6 — ОАК, Головою ради директорів спільного підприємства у наступні два роки буде представник, запропонований «Антоновим». Після цього на два роки головою ради директорів буде обрано одного з членів ради, висунутих ОАК.

Спільне підприємство створене для вирішення питань закупівлі, післяпродажної підтримки, просування та продажу товарів та послуг у межах існуючих спільних перспективних проектів в авіабудуванні обох країн.

Також сьогодні підписана угода між ДП «Антонов» та Зовнішторгбанком РФ про співпрацю в реалізації спільних українсько-російських авіаційних проектів.

За матеріалами Мінпромполітики

Обращение Профкома ХГАПП к Главе Правительства Украины

Премьер-министру Украины
Н. Я. Азарову

Уважаемый Николай Янович!

Трудовой коллектив Харьковского государственного авиационного производственного предприятия крайне обеспокоен ситуацией, сложившейся на нашем родном предприятии и знает Вашу личную озабоченность и осведомленность с проблемами нашего завода.

Несмотря на то, что на ХГАПП сложилась напряженная социальная ситуация, связанная с задержкой выплаты заработной платы, коллектив в этих непростых условиях выполняет свои обязательства по поставке самолетов в Египет, Ливию и Лаос. На сегодняшний день по утвержденной правительством программе вывода из кризиса нашего предприятия завод недополучил 50% запланированного финансирования, а это ни много, ни мало — 156 млн. грн. Хотя Министерством промышленной политики была утверждена Смета использования вышеуказанных средств, министерство заморозило использование данных средств без объяснения причин. Средства не выделяются ни на достройку самолетов, ни на оплату энергоресурсов, ни на выплату заработной платы и налогов, как предусматривалось утвержденной Сметой.

Нам доподлинно известно, что такие значительные суммы денежных средств требуют длительного временного и технологического интервала для их освоения. Постоянное откладывание к концу года использования средств, когда не остается разумного времени для их освоения, создают устойчивые основания предполагать, что эти средства могут быть использованы не по целевому назначению, а на другие цели. И цели эти — у работников министерства.

И, тем не менее, производственная программа предприятия 2010 года остается без должного финансирования, что уже привело к падению объемов производства продукции, срыву выполнения графика производства самолетов, нарастанию убытков.

Мы, работники завода, с глубокой надеждой ждем от правительства оперативных решений по животрепещущим сегодняшним проблемам завода, главная из которых — это погашение задолженности по заработной плате, ибо 5 тыс. работников предприятия — это 20 тыс. членов их семей — жителей г. Харькова с надеждой ждут улучшения политической и экономической ситуации на предприятии, выполнения предвыборных обязательств руководства отрасли и страны.

Наряду с вопросами сегодняшнего дня, мы ждем решений по стратегическим вопросам самолетостроительной отрасли, во главе которых лежит проблема государственной поддержки, в том числе и государственного заказа на продукцию нашего предприятия, как пример — на возможность обеспечения решения транспортных проблем «Евро-2012». И, безусловно, нас, как авиационных специалистов, удивляет постоянно возобновляемая в стране кампания по приобретению самолетов зарубежного образца, отработавших свой ресурс, для эксплуатации на воздушных линиях Украины. Мы никогда не согласимся с тем, что эти самолеты лучше наших решают транспортные проблемы государства, и, безусловно, лишают рабочих мест наших людей. Вам доподлинно известно, и мы подтверждаем это еще раз, что на стапелях в агрегатных цехах нашего предприятия находятся уже изготовленные и готовые к сборке фюзеляжи, крылья, и другие агрегаты самолетов нашего производства. Мы видим, и всячески одобряем усилия нашего Президента в налаживании интеграционных связей с Россией, с нашими российскими коллегами. Поэтому нас удивляет и возмущает задержка, более того — отсутствие дальнейших решений на исполнительном уровне.

Сложившаяся на предприятии социально-экономическая ситуация поставила коллектив на грань выживания и выводит людей за границы терпения и взаимопонимания с государственными структурами. Мы очень надеемся, что Вы предпримете необходимые срочные меры, чтобы этот особый период, переживаемый нами, как и всем Украинским народом, еще раз подтвердил, что Украина была и остается ведущей самолетостроительной державой, которая будет гордиться своими людьми, своим талантливым народом, своими достижениями, в том числе и в авиационной отрасли.

Принято единогласно
на заседании профсоюзного
комитета 27 октября 2010 года

С глубоким уважением
и надеждой, по поручению
профсоюзного комитета
предприятия, Председатель
профкома М. В. Погорелов

Одобрено на заседании Президиума
ЦК ПАУ 27 октября 2010 года

40 лет Волчанскому агрегатному заводу

Одному из лучших предприятий нашей отрасли в эти дни исполнится 40 лет. Речь пойдет о Публичном акционерном обществе «Волчанский агрегатный завод», на котором работают профессионалы высокого уровня, люди, преданные своему делу. Расскажем читателю об истории предприятия.

23 ноября 1970 года приказом № 206 Министерства авиапрома СССР филиал Харьковского машзавода им. Ф. Э. Дзержинского был преобразован в Волчанский агрегатный завод с самостоятельным балансом и подчинением четвертому главному управлению Министерства.

Первым директором завода 15 февраля 1971 года был назначен **Геннадий Александрович Гречихин**. Были подписаны первые приказы по заводу, сформирована первая организационная структура завода, в состав которой вошли 3 цеха и 7 отделов. В 1973 году завод вошел в производственное объединение «ФЭД». С этого момента началось целенаправленное освоение деталей и узлов агрегатов, интенсивное строительство. Вначале были переоборудованы старые постройки маслоэкстракционного завода, потом начали возводиться новые промышленные корпуса. Немало внимания было уделено развитию социальной сферы: построены столовая на 160 мест и заводской здравпункт, оборудованы раздевалки, места для приема пищи и отдыха.

Создание машиностроительного завода в непромышленном районном центре потребовало привлечения большого количества приезжих инженерно-технических специалистов. В короткое время были установлены связи с высшими и средними специальными учебными заведениями и в период с 1971 по 1974 годы оттуда было направлено 236 выпускников, среди которых преобладали выпускники Харьковского аэрокосмического института им. Н. Е. Жуковского (НАУ «ХАИ») и Харьковского политехнического института (НТУ «ХПИ»). Именно выпускники этих вузов составляли основу коллектива завода в дальнейшем. Многие из них и сейчас работают на заводе, в т. ч. **Н. С. Жердев**, **С. В. Слюсаренко**, **В. А. Сопов**, **Л. П. Шаповалов**, **Н. А. Алексеев** и другие.

Первой продукцией, освоенной на заводе, стали гидромоторы ГМ 35, ГМ 36/1, а также водяной насос к автомобилю «Москвич» М-412. Водяной насос производился для Московского «АЗЛК» и Уфимского моторостроительного завода. Это изделие привлекло руководство завода и объединения крупносерийностью выпуска и перспективой.

В 1977 году в эксплуатацию был введен новый корпус инструментального цеха, был обновлен парк металлорежущего оборудования и внедрены новые прогрессивные технологические процессы.

В 1979 году освоен выпуск нового вида товаров народного потребления — диапроектора «Этюд-2С», а к 1990 году на заводе производились такие товары народного потребления, как диапроектор «Этюд-5М», дверной глазок, лупа, набор «ФЭД-Этюд». В дальнейшем, до середины 90-х годов, производство товаров народного потребления было одним из приоритетных направлений деятельности предприятия.

Строительство в стране магистральных газопроводов потребовало создания агрегатов управления работой газотурбинных двигателей (ГТД) на газоперекачивающих станциях, работающих в автоматическом режиме. В те годы основным их производителем являлись США, а уже оттуда они импортировались в СССР. В конце 70-х — начале 80-х, в период «холодной войны», американцы отказались поставлять силовые установки для газоперекачивающих станций на трансмагистральный газопровод Уренгой — Помары — Ужгород. Правительство СССР поставило задачу: организовать производство силовых агрегатов, сконструированных на базе авиационных двигателей. Руководство предприятия вместе со своим главным партнером ХМЗ «ФЭД» приняло решение освоить и внедрить в производство ряд изделий для таких силовых установок. Так, в 1982 году, заводом было освоено еще одно основное направление деятельности: производство агрегатов для ГТД, работающих в системе транспортировки природного газа. Это позволило предприятию увеличить свои производственные мощности. Было приобретено новое высокотехнологическое оборудование, построены новые производственные корпуса.

Сборная команда ПАО «ВАЗ» регулярно принимает участие в спартакиадах корпорации «ФЭД» (г. Харьков) и отраслевой (г. Алушта), на которых в 2010 году заняла соответственно 1-е и 2-е места

В Рейтинге социально-экономической деятельности предприятий авиационной промышленности ПАО «ВАЗ» постоянно занимает лидирующие места.

Председатель ПАУ **Я. Жугаевич** вручает диплом директору — председателю правления ПАО «ВАЗ» **А. Антоненко** (слева)

Председатель ПО ПАУ в ПАО «ВАЗ» **А. Лукащик** (справа) и его заместитель **В. Чубенко** во время обучения профактива в Харькове

В 1986 году директором завода становится **Валерий Михайлович Зинченко**. В. М. Зинченко успешно продолжил начатое его предшественником дело. Предприятие освоило и перешло к серийному производству новых авиационных агрегатов и агрегатов навесного оборудования для ГТД, работающих в системе транспорта природного газа. В эти годы были построены и сданы в эксплуатацию цеха гальвано-термический и обработки корпусных деталей.

Значительно улучшились условия труда и быта на заводе, построен клуб на 230 мест, создано подсобное хозяйство, построена и введена в эксплуатацию новая столовая.

Номенклатура освоенных и серийно выпускаемых изделий авиационной техники к 1990 году насчитывала 29 наименований. За этой цифрой стояли годы напряженного труда. Завод выполнил все контрольные цифры государственного плана. В год изготавливалось более 5,5 тысяч разных наименований продукции, 500 тысяч штук водяных насосов, увеличился объем выпуска диапроекторов «Этюд-2С» и «Этюд-5М», а также других товаров народного потребления. За период с 1970 по 1990 годы сложность продукции, выпускаемой на предприятии, многократно выросла. Так, если в 1970 году производственно-хозяйственная деятельность завода заключалась в производстве и поставке деталей к гидромоторам ГМ 35, ГМ 36/1, ГМ 40, а также массовым производством деталей к водяному насосу М 41 2 (общий объем производства составил всего лишь 547 тыс. руб., а убытки составили 930 тыс. руб.), то к 1990 году уровень производства вырос в 35 раз, то есть ежегодно объем производства увеличивался в 1,75 раза.

Большой вклад в техническое развитие завода внесли на тот момент заместители главного инженера **Александр Анатольевич Антоненко**, **Дмитрий Васильевич Резников**, главный технолог **Владимир Анатольевич Матусевич**, который в настоящее время занимает должность главного конструктора — директора ГП «ХАКБ», заместитель главного металлурга **Диана Николаевна Баня** и многие другие.

В 1992 году директором Волчанского агрегатного завода назначается **Александр Анатольевич Антоненко**.

В 1994 году директором завода А. А. Антоненко, совместно с коллективом единомышленников, было принято решение о приватизации предприятия путем корпоратизации, поскольку статус государственного предприятия усложнял поиск новых рынков сбыта продукции — основные потребители продукции завода остались в России.

Пройдя все этапы приватизации, предприятие в 1996 году преобразовалось в ОАО «Волчанский агрегатный завод», которое стало владельцем 100% акций.

Завод поставляет целую гамму насосных станций и гидромоторов для самолетов Як-42, Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-148, Ту-142, Ту-154С, Ту-204, Ил-76, Ил-114, Су-27, Су-30, МиГ-29, МиГ-31, МиГ-110, Бе-200, Т-50, вертолетов: Ми-8, Ка-27, Ка-32, Ми-17 и их модификаций.

В 1997 году предприятием совместно с партнерами Харьковского национального автомобильно-дорожного университета (НПП «Агрегат») были разработаны и внедрены в серийное производство такие пневмогидроагрегаты для автотранспорта, как главные цилиндры выключения сцепления, регуляторы тормозных сил, регуляторы уровня пола, двух- и трехсекционные тормозные краны, пневмогидроусилители для выключения сцепления в системах привода колес грузовых автомобилей. Указом Президента Украины эти новые разработки удостоены Государственной премии в области науки и техники, за вклад в развитие автопромышленности Украины. Подтверждением успешного продвижения предприятия на рынке стали постоянные партнерские отношения с такими гигантами автомобильной промышленности, как ОАО «АЗ «Урал», ХК КрАЗ, Республиканское унитарное предприятие «МАЗ», ОАО КМПО и др.

В 2003 году предприятие вступает в Украинскую ассоциацию качества и становится лауреатом 8-го Украинского национального конкурса качества в номинации «Большие предприятия». В 2004 году предприятие становится победителем 9-го Украинского национального конкурса качества в номинации «Большие предприятия», обладателем сертификата EFQM «Признание совершенства в Европе». С 2004 года предприятие является членом Клуба лидеров качества Украины.

Завод становится лауреатом Международного академического рейтинга «Золотая Фортуна» (2007 год), обладателем Почетной грамоты Кабинета Министров Украины (2009 год) и Почетной грамоты Харьковской областной государственной администрации (2009 год).

Несмотря на разразившийся в 2008–2009 годах мировой экономический кризис, завод сумел не только отстоять свои позиции на рынке, но и выйти на новый качественный уровень. Высокий технический уровень и сложность выпускаемых изделий выдвигают постоянные требования по совершенствованию технологии и внедрению нового, прогрессивного оборудования. С 2007 года проводится обновление станочного парка предприятия — приобретено высокопроизводительное оборудование: станки с программным управлением нового поколения АС-2002, АС-2003, «MASTURN», «Weiler», «Sodick».

В Рейтинге социально-экономической деятельности предприятий авиационной промышленности предприятие постоянно занимает лидирующие места. ПАО «ВАЗ» — одно из тех предприятий отрасли, благодаря которому наш авиапром наращивает темпы производства. Конечно, это было бы невозможно без социально ответственного руководства предприятия и сплоченного коллектива.

Когда руководитель предприятия понимает насколько ключевую роль играет профсоюзная организация, когда относится к ней, как к социальному партнеру, совместно с ней строит будущее предприятия, тогда и трудовой коллектив работает намного эффективнее, ведь люди уверены в завтрашнем дне.

И здесь следует отметить важную роль профсоюзной организации завода, которая охватывает профсоюзным членством 100% работников предприятия. Главная задача профсоюзного комитета заключается в объединении трудового коллектива в единую семью, способную решать самые сложные проблемы как производственные, так и социально-бытовые.

С 1989 года профсоюзный комитет завода возглавляют **Анатолий Александрович Лукащик** (председатель профсоюзного комитета) и **Владимир Васильевич Чубенко** (заместитель председателя профсоюзного комитета). Благодаря их высокому профессионализму и большим организаторским способностям была четко налажена взаимосвязь между цеховыми комитетами, профсоюзным комитетом и администрацией завода. Ключевые вопросы социально-экономического характера включены в коллективный договор предприятия и решаются своевременно.

На фотографии спортивной команды ПАО «ВАЗ» вы увидите директора ГП «ХМЗ «ФЭД» **Александра Жданова** и председателя профкома **Владимира Тындика**. И не случайно. И не только потому, что для Волчанского агрегатного «ФЭД» стал словно alma mater. Отношения между предприятиями всегда поддерживались на высоком уровне. Тесное взаимовыгодное сотрудничество и взаимопомощь, проявили себя при изготовлении и поставке комплектующих изделий, в выполнении ряда технологических операций, технических консультациях при внедрении новых технологий. Кроме того, специалисты обоих предприятий тесно взаимодействуют, не прибегая к помощи высшего руководства.

Что ж, мы нашли повод рассказать об этом прекрасном заводе. На самом деле, поводов сделать это у нас есть намного больше. И мы ими воспользуемся, раскрывая новые грани деятельности предприятия, жизни его трудового коллектива.

Редакция газеты «Авиастроитель Украины»

Відбулось засідання ЦК ПАУ

27—28 жовтня відбулось чергове засідання ЦК ПАУ, яке вів Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич**. На засіданні був присутній представник Мінпромполітики України **Валерій Іванов**, начальник відділу авіаційної промисловості.

Серед ключових питань, обговорених під час засідання ЦК ПАУ — підготовка до укладення Галузевої Угоди на 2011 рік: учасники засідання розглянули кожну пропозицію, яка надійшла від профспілкових організацій, підприємств галузі, фахівців виконавчого апарату ЦК ПАУ, провели плідну дискусію.

Були розглянуті питання затвердження кошторису Профспілки на 2011 рік, проведення чергового VI-го з'їзду ПАУ, якій має відбутися у м. Запоріжжі у березні 2011 року.

ЦК ПАУ підтримав звернення працівників ХДАВП, адресоване керівництву держави, стосовно погашення заборгованості із заробітної плати.

Учасники засідання підтримали звернення VII-го з'їзду Профспілки АСМ України до профспілок машинобудівного та оборонного комплексу щодо об'єднання і укріплення профспілок, зазначивши, що ПАУ завжди підтримувала інтеграційні процеси всередині профспілкового руху, буде робити це і надалі.

ЦК ПАУ заслухав інформацію щодо підсумків звітно-виборної кампанії в первинних профспілкових організаціях. Також було внесено зміни та доповнення до положення про Рейтингову оцінку соціально-економічної діяльності підприємств і організацій авіаційної промисловості України, підбито підсумки літнього дитячого оздоровлення у 2010 році та розглянуті інші поточні питання.

Учасники засідання обрали **Олександра Кельїна** заступником Голови ПАУ по м. Києву.

Вл. інф.

У авиации есть будущее. Есть ли оно у украинских авиастроителей?

В октябре в г. Сиэтл, США состоялась конференция Международной Федерации металлистов по авиационно-космической промышленности «Наращивание профсоюзных сил для стабильной занятости».

Участие в работе конференции приняли от Украины Председатель ПАУ **Ярема Жугаевич**, заместитель Председателя ПАУ — председатель ПО ПАУ на ГП «ХМЗ «ФЭД» **Владимир Тындик**, исполнительный директор корпорации «ФЭД» **Виктор Попов**.

Открыли конференцию и поприветствовали участников **Том Баффенбаргер**, президент IAM и президент Департамента авиационно-космической промышленности МФМ (профсоюз США) и **Юрки Райна**, Генеральный секретарь МФМ.

Делегация Украины вместе с **Аланом Райсом** (второй справа), конструктором, вице-президентом Профсоюза инженеров корпорации «Боинг»

Том Баффенбаргер выступил с докладом о глобальном профсоюзе для работников авиационно-космической промышленности мира. О деятельности МФМ в сфере авиационно-космической промышленности и современных вызовах для профсоюзов рассказала **Дженни Холдкрофт**, директор МФМ по авиационно-космической промышленности.

Оуэн Херштадт, представитель профсоюза IAM, изложил свое видение того, что будет собой представлять авиационно-космическая промышленность планеты через десять лет. Следует отметить, что докладчик не информирован о наличии авиационных предприятий в России, Украине, Узбекистане. Это должно стать своеобразным сигналом для нас.

Многие участники конференции обеспокоены усилением роли Китая в сфере производства и реализации продукции авиапромышленности.

Очень интересным было выступление представителя Швеции, который агитировал за свободную торговлю. Он сказал, что в Швеции многие отрасли выжили без поддержки государства и лишь авиастроительной отрасли была предоставлена небольшая поддержка государства в части гарантий и льгот на кредиты.

Выступая с докладом о том, возможна ли национальная и региональная авиационно-космическая промышленная политика, **Петер Шеррер**, генеральный секретарь ЕФМ (Европа), сказал, что если компания получает поддержку от государства и при этом переводит производства в другие страны, это является в корне неправильным. С ним солидарны и профсоюзные коллеги, которые считают, что если предприятие получает субсидирование от государства, то оно должно дать четкие гарантии сохранения рабочих мест.

Вторая часть конференции была непосредственно посвящена работе профсоюзов.

Берни Хэмилтон, представитель британского профсоюза, рассказал о противодействии антипрофсоюзным действиям компаний. Он отметил, что новое правительство Британии пытается вновь предпринимать действия, направленные против профсоюзов. Представители профсоюза компании «Боинг» рассказали о том, как они отстояли сохранение своих вспомогательных рабочих вместо заказа подобных услуг у сторонних организаций, а также смогли отстоять право пенсионеров на медицинскую страховку. В ходе дискуссии участники конференции большое внимание уделили вопросу использования компаниями рабочей силы за рубежом или же переноса производства в другие страны с целью сокращения расходов на его содержание.

В последний день конференции перед участниками конференции выступил Президент, Главный исполнительный директор корпорации «Boeing» **Джим Макнерни**. Он отметил, что сейчас авиастроению нужны хорошо обученные кадры и таланты. Одной из главных задач корпорации Макнерни видит рост производительности труда. На его взгляд качество образования повышает конкурентоспособность. Также большое значение для этого имеет и инновационная политика корпорации, ведь на рынке победит тот, кто предложит самые передовые технические решения.

Среди основных производителей самолетов Макнери видит лишь «Boeing» и «Airbus Industry». В ближайшем будущем ожидает, что такие страны, как Бразилия, Канада, Япония, Россия и Китай смогут присоединиться к этому списку.

Джим Макнерни является советником Президента США по поставкам и продвижению американских самолетов на мировые рынки.

Следующая конференция МФМ состоится в Париже в 2011 году во время авиасалона в Ле-Бурже.

Александр ПАЛИЙ

Молодежь профсоюза определилась со своим лидером

Интервью с **Андреем Сидоровым**, Председателем Совета Молодежи ПАУ, заместителем председателя ПО ПАУ на ГАХК «Артем», членом Совета молодежи ФПУ.

— Андрей, недавно тебя избрали Председателем Молодежного Совета ПАУ. Как теперь изменится работа МС ПАУ? Каковы ближайшие планы работы Молодежного Совета ПАУ?

— Я благодарю за доверие, мне очень приятно быть избранным первым Председателем Молодежного Совета ПАУ. С избранием руководства МС — председателя и президиума, Совет будет работать более организованно, выполняя возложенные на него функции и задачи. В ближайших планах МС провести встречу с генеральным конструктором ГП «Антонов» Д. С. Кивой, провести 2-й Всеукраинский Форум молодежных лидеров авиастроительной отрасли Украины, где планируется подвести итоги работы в 2010 году и составить план на 2011 год.

— Какие ключевые вопросы на сегодняшний день волнуют молодежь отрасли? На что необходимо обратить внимание в своей работе представителям МС ПАУ, молодежным организаторам?

— Проблемы молодежи в нашей отрасли — это невысокая заработная плата, отсутствие первых рабочих мест, условия труда, неполная загрузка, невозможность приобретения собственного жилья. Так как авиастроительная отрасль признана приоритетной в нашей стране, мы надеемся решить хоть какую-то часть проблем молодежи. В Отраслевое соглашение в 2009 году ввели 10 раздел «Робота з молоддю», и я рекомендую молодежным лидерам предприятий решать проблемы молодежи через свои коллективные договора, инициировать введение молодежных разделов.

«Основные проблемы молодежи — это социально-экономические проблемы, в первую очередь заработная плата и жилье. Молодежный совет планирует давать свои разработки и предложения по этим направлениям в Отраслевое соглашение».

Андрей Сидоров

— На одном из предприятий отрасли на вопрос редакции «АУ» о том, почему там молодежь неактивна, получили ответ, что «молодежи у нас ничего не нужно». Как быть в такой ситуации? Кто должен выступить инициатором активизации молодежи?

— К сожалению, сейчас нашей молодежи в основном интересны только материальные блага. Как активизировать молодежь? Этот вопрос решают по-разному: проводят семинары, конференции, вечера знакомств, совместные выезды, конкурсы, спортивные соревнования. При этом очень важно — доверие к лидеру, к своей молодежной организации. Было бы идеально, что бы инициатива исходила от самой молодежи, но если этого нет, нужно брать инициативу в свои руки, и шаг за шагом втягивать молодежь в различные мероприятия, и я уверен, молодежь поддержит такую инициативу.

— У ГАХК «Артем» и у Серийного завода «Антонов» есть такая прекрасная традиция, как ежегодное проведения КВН между командами предприятий. Планируется ли расширить подобный опыт и на другие предприятия отрасли?

— Эта традиция зародилась благодаря трем предприятиям — ГАХК «Артем», филиалу ГП «Антонов» СЗ «Антонов» (бывший КиАЗ «Авиант») и ГП «Антонов» (бывший АНТК им. Антонова). Мы уже провели 4 розыгрыша кубка КВН в г. Киеве, к предприятиям нашей отрасли, присоединились КПСП «Арсенал» — предприятие оборонно-промышленной отрасли. На 5 игру КВН предприятий авиастроительной отрасли, мы приглашаем всех желающих. Спортивные молодежные соревнования между нашими предприятиями по футболу, волейболу, баскетболу, настольному теннису также проводятся традиционно, организаторы приглашают новых участников!

— Меридиановская Спартакиада, состоявшаяся в текущем году на базе отдыха ОАО «Мотор Сич», продемонстрировала желание молодежи участвовать в подобных мероприятиях и в дальнейшем. Вся проблема заключается в необходимости решить некоторые организационные вопросы. Андрей, ты как лидер молодежи ПАУ, как себе видишь будущее Меридиановской Спартакиады?

— Я считаю, что Меридиановская Спартакиада, благодаря молодежному лидеру ОАО «Мотор Сич» Руслану Пидоричу и организационной поддержке МС ПАУ, в скором будущем станет Всеукраинской. Для этого есть все предпосылки — инфраструктура базы, опыт проведение соревнований, заинтересованность и увеличение географии участников.

— Конкурсы, соревнования, отдых для молодежи — это все хорошо, это необходимо развивать и поддерживать. Но проблемы социально-экономического плана никто не отменял. Как ты видишь себе работу в этом направлении? Планирует ли МС ПАУ отстаивать интересы молодежи через механизмы Отраслевого Соглашения, коллективно-договорных отношений?

— Как я уже говорил выше, основные проблемы молодежи — это социально-экономические проблемы, в первую очередь заработная плата и жилье. МС планирует давать свои разработки и предложения по этой теме в ОС. Также настоятельно рекомендую вводить в КД предприятий разделы по работе с молодежью. Стоит обратить внимание молодежи на то, что мы не сможем решать все проблемы «сверху вниз», для их решения нужно и самим работать, вносить предложения в ОС, в КД, разрабатывать молодежные программы на предприятиях — как примеры можно навести «Мероприятия по работе с молодежью» на ГАХК «Артем», «Молодежная политика» на ОАО «Мотор Сич».

— Возможно, одной из главных причин недостаточной активности молодежи на ряде предприятий, является информационный вакуум — либо информации недостаточно, либо молодые работники слабо себе представляют, как именно они могут принять участие в активизации молодежной политики на своем предприятии. Кто и каким образом из представителей молодежи может принимать участие в мероприятиях Молодежного Совета ПАУ? Рассматриваете ли вы возможность влиять на молодых работников отрасли посредством публикаций в газете «Авіабудівник України»?

— Плохая информированность — это проблема не только молодежи, но и всего профсоюзного движения. Добиваясь положительных результатов, затрачивая титанические усилия, порой в неравной борьбе — профсоюз не умеет или не может «пропиарить» свои достижения. «АУ» — это сильнейшее информационное оружие, для привлечения новых членов профсоюза (это ведь в основном молодежь), для информирования о проделанной работе, создания нового имиджа профсоюза. СМ выступает с инициативой создания в «АУ» отдельной колонки — «Работа с молодежью». Также я бы посоветовал молодежи давать информацию на профсоюзные сайты, выпускать свои молодежные газеты, оформлять стенды, информировать по максимуму о своей работе!

Беседовал Александр ПАЛИЙ