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

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 2 (88), січень 2011 року

Серийный завод «Антонов» сделал новогодний подарок

Проблема украинского авиастроения на данном этапе заключается в том, что имея такое мощное КБ, как ГП «Антонов», за эти годы независимости в тяжелом положении оказались серийные авиастроительные заводы. Настолько в тяжелом, что некоторые эксперты даже высказывали сомнение в том, что они способны освоить серийный выпуск новой линейки самолетов Ан.

Очередной серийный Ан-148 на выкатке

И все же главное событие года таки состоялось – выкатка Ан-148, второй серийной машины, собранной на СЗ «Антонов» – произошла вместе с ее старшим коллегой Ан-32. Это, конечно не седьмой серийный самолет, как на ВАСО, но и не ноль на выходе.

Мы знаем, каких усилий стоило серийному заводу преодолеть и этот рубеж. Буквально на ходу решался целый пласт проблем, накопившихся за многие годы – это и вопросы охраны и условий труды, погашение, а затем и обеспечение своевременности выплаты заработной платы, погашение кредитов и т.п. Руководитель СЗ «Антонов» **Николай Подгребельный** понимал, что заказчик не будет ждать, когда предприятие решит свои проблемы. Самолет надо было строить. Заводчане даже отказались отмечать 90-летний юбилей предприятия до того момента, пока не произойдет выкатка второй серийной машины. Заметим, что пошли на этот шаг осознанно – чего праздновать, если результата работы не видно.

Генеральный директор ГП «Антонов» Владимир Король проинспектировал Ан-148 перед выкаткой

Выступает Дмитрий Кива

И вот, 30 декабря представители прессы, приглашенной по этому случаю на СЗ «Антонов», воочию убедились: украинские авиастроители не потеряли хватку, могут строить современные самолеты. Поэтому и решили приурочить выкатку самолетов к 90-летию предприятия. Торжественное мероприятие посетил Председатель ПАУ **Ярема Жугаевич**.

Открывая торжественное мероприятие, **Николай Подгребельный** сказал, что завод начинал свою историю с мастерских. За эти годы он превратился в крупное авиастроительное предприятие, имеющее мощную социальную базу.

Николай Подгребельный поблагодарил всех заводчан за добросовестный и самоотверженный труд, подчеркнув, что именно благодаря заводчанам за всю свою историю СЗ «Антонов» построил более 7 тыс самолетов разных классов – от Ан-2 до Ан-124.

Сегодня завод уверенно смотрит в будущее, проводит техническое перевооружение, налаживает серийный выпуск самолетов нового поколения Ан-148 и Ан-158. На заводе трудится высококвалифицированный коллектив, который может строить самые современные самолеты. Самолет Ан-148 стоил труда тысяч людей. На нем установлены агрегаты, выпущенные в Воронеже, Харькове, Днепропетровске, запорожские двигатели.

Николай Подгребельный поблагодарил всех партнеров СЗ «Антонов» за взаимовыгодное сотрудничество и понимание общих задач по разворачиванию серийного производства Ан-148 и Ан-158. Он подчеркнул, что наши самолеты востребованы российскими и украинскими авиакомпаниями, хорошо показали себя в эксплуатации и есть полная уверенность в том, что за ними будущее.

Председатель правления концерна «Антонов», президент, генеральный конструктор ГП «Антонов», Герой Украины **Дмитрий Кива**, поздравляя заводчан с юбилеем, сказал, что СЗ «Антонов» является одним из старейших предприятий в области авиастроения на территории всего бывшего СССР. Завод воспитал колоссальную школу научных, конструкторских и технологических кадров. Завод всегда был успешен, когда им руководили выходцы с предприятия, люди, которые прошли заводскую школу, которых вырастил трудовой коллектив – им доверяли и уважали. В последние годы завод пережил трудные времена – производство самолетов было практически прекращено. Это было связано с тем, что заводом руководили люди, которые не знали, что необходимо делать для выпуска самолетов, вместо этого они руководствовались своими меркантильными интересами. Заводчане на себе ощутили, что за последний год завод начал оживать.

- У вас, - сказал **Дмитрий Кива**, обращаясь к заводчанам, - сегодня много работы, много заказов на Ан-148 и Ан-158, предстоит выпускать Ан-70, Ан-32.

Сейчас главная задача для трудового коллектива СЗ – не останавливаться на достигнутом. За последний год завод пополнился более чем 1000 новыми рабочими специалистами. «Мы расширяем производство, создаем новые рабочие места, налаживаем серийное производство самолетов», - сказал **Дмитрий Кива**. Он также выразил надежду на то, что Правительство Украины будет помогать авиационной промышленности в этих вопросах.

На торжественных мероприятиях не присутствовали высшие должностные лица, однако Председатель Верховной Рады Украины **В. Литвин** прислал поздравительную телеграмму.

От имени Правительства Украины выступил первый заместитель председателя Агентства по вопросам ОПК **Михаил Луханин**. Он отметил, что 90-летний юбилей – это большая дата, которая говорит о большом опыте предприятия, имеющего немало достижений на своем веку. Успехами завода может гордиться вся страна. СЗ «Антонов» находится на передовом рубеже развития научно-технического производства и экономического потенциала нашей страны.

Михаил Луханин подчеркнул, что в истории предприятия действительно были времена, когда сотни самолетов снимались со стапелей. Конечно, на этом фоне выпуск второй серийной машины может показаться лишь отголоском прошлого. Однако это не так. Это событие должно вселять в нас уверенность в том, что серийное производство будет налаживаться, ведь по сравнению с предыдущими годами есть очевидный прогресс.

Председатель по ПАУ на СЗ «Антонов» **Анатолий Коротенко** сказал, что в жизни каждого человека и предприятия бывают разные моменты - как взлеты, так и падения. Крайние годы были нелегкими для предприятия, но итог один – коллективу удалось удержать предприятие на плаву. В том, что СЗ «Антонов» сегодня успешно трудится, есть заслуга и коллектива ГП «Антонов», который подставил свое плечо серийщикам. **Анатолий Коротенко** акцентировал внимание на том, что еще немало задач предстоит решить для того, чтобы организовать настоящее серийное производство Ан-148 и Ан-158.

Несмотря на то, что в этот день происходила выкатка двух машин, основное внимание и прессы, и присутствующих было обращено на Ан-148. Торжественная выкатка Ан-148 и Ан-32 состоялась и заводчане, и гости направились на концерт, посвященный данному событию.

Говорят, как новый год встретишь, таким он и будет. Заводчане встретили его с выполненной задачей. Будем надеяться на то, что в 2011 году серийных машин будет еще больше – хотя бы по последним двум цифрам нового года!

Александр Палий

Казка, що стала дійсністю

Турбота про підростаюче покоління завжди була характерна для ВАТ «Мотор Січ» та його керівництва і профспілкової організації. Не є виключенням і дочірні підприємства «Мотор Січі».

Новорічні свята для дітей є найулюбленішими, з ними можуть посуперничати хіба що літні канікули. Цього року голова ПО ПАУ на дочірньому підприємстві ВАТ «Мотор Січ» - Гуляйпільському механічному заводі **Валентина Дерев'янко** привезла на екскурсію до столиці України дітей працівників підприємства.

Валентину Василівну ми зустріли прямо у центрі столиці, на майдані Незалежності:

- Коли я дивлюсь на дітей, то згадую, наскільки важко було нашим дідам і батькам, які пройшли важкі роки Великої Вітчизняної війни та післявоєнного лихоліття. Повноцінного дитинства у них не було. Тому для нас вони намагались створити всі умови, щоб у нас від дитинства залишилися лише гарні спогади. Так і ми, продовжуючи справу батьків, робимо усе можливе, щоб дітки отримували радість від життя і відчували турботу дорослих. Дуже важко дивитися на безпритульних дітей, якими держава практично не займається…

Наше підприємство завжди турбується про дітей працівників, адже вони – наше майбутнє. Я хочу висловити слова вдячності директору заводу **А.М. Семенюті**, який зробив для наших діточок несподіваний новорічний подарунок: виділив кошти для поїздки дітей до Києва.

читайте продовження - на 2 стор.

• ПРОФСПІЛКОВІ ПОДІЇ

30 декабря 2010 г. на Снежнянском машиностроительном заводе ОАО «Мотор Сич» состоялась отчетно-выборная конференция профсоюзной организации. Делегаты конференции выбрали новый состав профсоюзного комитета и его председателя. Председателем ПО ПАУ на СМЗ ОАО «Мотор Сич» вновь стал Юрий Гончаров.

****

На вторую половину января текущего года запланировано проведение отчетно-выборной профсоюзной конференции на ГП «ХМЗ «ФЭД».

****

Главный редактор газеты «Авіабудівник України» Александр Палий побывал с поездками на ряде предприятий отрасли: ГП «Новатор» (г.Хмельницкий), ГП «ХМЗ «ФЭД», ХГАПП, ХАКБ, корпорация «ФЭД» (г. Харьков), СМЗ ОАО «Мотор Сич» (г. Снежное Донецкой области) и ГП «ЖМЗ «Визар» (г. Вишневое Киевской области).

В ходе поездок Александр Палий встретился с профактивом предприятий, взял интервью у руководителей большинства предприятий: Александра Жданова, Владимира Матусевича, Виктора Попова, Александра Недашковского и Анатолия Коваля, а также у председателя ПО ПАУ на ХГАПП Михаила Погорелова. Следите за нашими публикациями.

Редакция газеты «Авіабудівник України» выражает благодарность председателям ПО ПАУ Александру Рыжанскому, Владимиру Тындику, Сергею Гордиенко, Михаилу Погорелову, Юрию Гончарову и Виталию Туру, всему профактиву предприятий за оказанный теплый прием. Особая благодарность за организацию поездок по региону - заместителю председателя ПО ПАУ на ГП «ХМЗ «ФЭД» Валерию Степаненко.

Итог все поездок один – нашим профсоюзным организациям есть о чем рассказать на страницах газеты «Авіабудівник України», просто необходимо делать это чаще. Будем надеяться, что не без Вашей помощи поездки представителей редакции на другие предприятия продолжатся и в текущем году.

Основа всего в производстве – это человек труда

Интервью с главным конструктором - директором ГП «ХАКБ» Владимиром Матусевичем

- Владимир Анатольевич, расскажите, пожалуйста, об истории создания Государственного Предприятия «Харьковское агрегатное конструкторское бюро (ГП «ХАКБ»).

С момента создания завода ГП «ХМЗ «ФЭД» целый ряд конструкторских бюро Советского Союза разрабатывали агрегаты, которые передавались для серийного производства на завод. Было очень много разработчиков. У каждого своя школа, свой стиль. Из-за этого возникали определенные производственные и технологические проблемы при производстве изделий. Руководство завода понимало, что нужно свое конструкторское бюро. Это и предопределило наше рождение.

Наше предприятие ведет свою родословную с 9 апреля 1962 года. Тогда инициативная группа заводских конструкторов предложила организовать работу по новым изделиям, и получила поддержку у Генерального директора завода **Рыжова Леонида Степановича.** С этого момента начались собственные разработки агрегатов для загрузки завода. Через несколько лет конструкторская группа была преобразована в конструкторское бюро, а затем – в конструкторский 25 отдел. Специалисты отдела разрабатывали новые агрегаты по техническим заданиям разработчиков летательных аппаратов, самолетов, вертолетов, авиационных двигателей. В 1990 году Министерство авиационной промышленности Советского Союза приняло решение выделить заводской конструкторский отдел в отдельное конструкторское бюро. Так мы стали самостоятельным предприятием.

Наше предназначение – разработка агрегатов для серийных заводов и прежде всего для завода ГП «ХМЗ «ФЭД». С момента создания нашего конструкторского бюро разработано более 200 агрегатов и их модификаций, это позволило догрузить производственные мощности серийных заводов – ГП «ХМЗ «ФЭД», Первомайского и Волчанского агрегатных заводов, которые входили в объединение «ФЭД». В настоящее время, когда все стали «незалежными», все труднее и труднее получить заказы и конструкторскую документацию от прежних разработчиков из Российской Федерации. Это касается всех агрегатных предприятий Украины. Поэтому роль отечественного разработчика, а им мы являемся сегодня, безусловно, возросла.

- Сейчас, говорят, вы «разрослись» до серьезного КБ, которое может конкурировать на рынке…

- Особенностью нашего предприятия является то, что у нас очень широкая номенклатура разработок. В свое время, более десяти лет назад, главный конструктор ГП «ХАКБ» **Мокроуз В.К.** принял решение о том, чтобы помимо традиционных гидравлических агрегатов разрабатывать и топливные, и электротехнические, а затем и электронные изделия. Такое решение полностью оправдало себя. Именно освоение и внедрение этих новых направлений позволило создавать конкурентные агрегаты. Разработанные нами такие агрегаты востребованы в Украине, России, Китае, Индии. Без этих новых направлений, я думаю, сейчас наше КБ (страшно подумать), могло бы уже и не существовать.

Очень важное направление, которое надо интенсивно развивать, это, конечно же, электроника. Мы видим, что все области техники, в том числе авиационная, пронизываются электроникой. Поэтому необходимо, чтобы через 5-10 лет практически каждый агрегат был обязательно с электронными компонентами. Более двадцати наших агрегатов уже имеют в составе электронные блоки, и мы уже разработали первый сугубо электронный агрегат. Готовим его испытание на борту самолета Ан-158.

- Как Вы видите вопрос вертолетостроения? Реально ли это для Украины?

- Уверен, что если бы была лучшая координация и реальное желание объединить всех заинтересованных участников, то Украина давно могла бы строить вертолеты. Вот в Полтаве группа энтузиастов создала абсолютно с нуля вертолет. Он прошел сертификацию, и его начали выпускать серийно. Мы видим, что Китай, Индия и ряд других стран не имели вертолетостроения, а сейчас строят свои вертолеты. Для любого летательного аппарата нужен двигатель. А двигатели у нас на Украине есть - 90% российских вертолетов летают на украинских двигателях, произведенных на ОАО «Мотор Сич». Мы просто, к большому сожалению, упустили время, а могли иметь вертолетостроение еще 5-7 лет назад.

Владимир Матусевич

- Владимир Анатольевич, Вы знаете о проблемах нашей отрасли. Как они затрагивают ваше КБ? Что, на Ваше усмотрение, можно быстро устранить, что вам мешает работать?

- Сейчас опять ввели тендерные закупки. У нас в авиационной отрасли, как правило, по большинству позиций нет большого количества поставщиков. Вот, например, ряд подшипников мы получаем только из Саратова. И нигде их нельзя больше купить! Нас заставляют объявлять тендеры. В результате мы теряем 2-3 месяца. Еще есть проблемные вопросы, которые связаны с границей, таможней. Пересечение границы, особенно при поставке в Россию, возвратах на ремонт и для восстановления - это вечные проблемы.

- Каким Вы видите интеграционный процесс как внутри отрасли, так и с Российским авиапромом?

- Это трудные вопросы. Мы, в общем-то, и сейчас работаем в тесной кооперации с Россией. Получаем заказы от российских разработчиков, ведем поставки продукции в Россию. В этой части у нас более-менее благополучно. Я думаю, что нужно усиливать интеграционные процессы, и они будут направлены на расширение точек взаимодействия авиационных предприятий. Внутри Украины тоже необходимо более тесное взаимодействие предприятий отрасли. Это пойдет только на пользу. Но механизм, как все будет происходить, пока не очень ясен.

- Бытует мнение, что для того, чтобы авиастроение эффективно работало, необходимо проводить его акционирование. На Ваш взгляд, такая форма собственности, как государственная, она адекватна времени?

- Отношусь к тем людям, которые не видят больших преимуществ в эффективности работы в зависимости от формы собственности предприятия. Опыт и Украины, и России говорит, что эффективность работы предприятия зачастую зависит не от формы собственности, а от наличия заказов, от зрелости коллектива, квалификации руководства, которое есть на предприятии. В России, я знаю, многие предприятия, перейдя в частную собственность, в силу некомпетентности новых руководителей терпели крах. Часто сегодняшние менеджеры приходят не развивать предприятие, а с целью уничтожить конкурента. Или иметь быструю прибыль, часто не заботясь о самом предприятии и его коллективе. Я приведу пример. Вот Харьковский завод «Гидропривод». Завод работал и имел заказы. Перешел в частные руки, и сейчас оборудование сдано на металлолом, а здание сдается в аренду. А завода нет. Поэтому я очень осторожно к подобным процессам отношусь. Есть, конечно, примеры и положительные. Вот из нашей отрасли, к примеру, Волчанский агрегатный завод – сейчас это ПАО «ВАЗ». Тематика сохранилась. Твердо стоит на ногах. И социальные вопросы не упущены.

- Как кризис отобразился на работе ХАКБ?

- Для нас был очень тяжелым 2009 год. Месяц работали неполную неделю, провели частичное сокращение персонала (3,75%). Мы не смогли набрать требуемый объем финансов из-за того, что многие наши предприятия-потребители фактически остановились, особенно российские. Да и сейчас некоторые из них не в лучшем положении. Полностью мы не смогли компенсировать те объемы, которые были потеряны во время кризиса. В 2010 году нам удалось поправить ситуацию. И за счет расширения номенклатуры разработок, и за счет того, что возобновились некоторые поставки, которые были в 2009 году свернуты. Вот поэтому мы получили средств в 2010, по сравнению с предыдущим, на более чем 50% , зарплату увеличили на 44%. Объем заказов на 2011 год пока носит прогнозный характер, но имеющийся прогноз позволяет надеяться, что мы сработаем не хуже.

- Вот Вы только что сказали о техническом перевооружении. Вопрос очень актуальный. Способно ли ХАКБ самостоятельно осуществить техническое перевооружение?

- Мы имеем ограниченные средства, чтобы собственными силами провести техническое перевооружение. Не может быть больших прибылей при разработке изделий. Не может кто-то компенсировать нам полностью наши затраты при разработке. Мы понимаем, что мы разработчики и по-другому жить не можем. Поэтому мы используем все средства, которые у нас есть в первую очередь для разработок. Это - и деньги заказчиков, и свои... Последние два года ГП «ХАКБ» от профильного министерства финансовой поддержки не получало. Поэтому на техническое перевооружение у нас средств очень мало. В год покупаем считанные единицы оборудования. Но, тем не менее, разработка новых изделий без технического перевооружения будет невозможна. Надеемся, что это поймут и серийные заводы – наши заказчики. Может быть, получим государственную помощь. Потому что не будет разработчиков, не будет и роста объемов производства.

- Я так понимаю, что у Вас с профсоюзной организацией взаимопонимание. Но все же, как Вы видите сотрудничество с профсоюзной организацией? В чем она помогает? Не только внутри ГП «ХАКБ», но и во всеукраинском масштабе?

- Хочу сказать, что я тоже член профсоюза. С профсоюзом у меня дистанции нет. Мы работаем все вместе. Мы говорили о технике, о перевооружении, но мы не говорили о самом главном. А самый главный фактор – это люди, коллектив. Поставь любую современную технику, и если не будет коллектива, не будет специалистов, грамотных, добросовестных, честных, ответственных, то никакого успеха не будет. Поэтому то, что мы достигаем, это все благодаря людям. И тут как раз профсоюзная организация является опорой. При взаимодействии мы опираемся на Отраслевое Соглашение и на наш коллективный договор. Кстати, мы сейчас внесли туда целый ряд изменений, направленных на усиление социальной составляющей. Время не простое, и мне, как руководителю государственного предприятия (а все деньги, которые мы зарабатываем – государственные), выделить какие-то деньги на социальные вопросы без коллективного договора нельзя. Я считаю, что именно наш коллективный договор очень важен в смысле создания нормальной обстановки в коллективе. Вот пример. У нас в коллективном договоре есть пункт, который дает право руководителю оказывать материальную помощь. Мы теперь увеличили с тысячи гривен до двух материальную помощь в случае болезни человека. Молодым специалистам, которые у нас работают, частично оплачиваем квартиру. Это тоже благодаря нормам, заложенным в коллективном договоре. В школу ребенок пошел – мы можем оказать какую-то помощь. Поженились – мы снова помогаем. Работа есть работа, но должен быть и отдых. Выделяем средства на спортивные соревнования, экскурсионные и туристические поездки.

- У Вас работает много молодежи. Вопрос о подготовке кадров для Вас болезненный?

- Действительно, у нас много молодежи. Средний возраст работающих на предприятии - 43 года. Но, к сожалению, сегодня с жильем мы не можем решить вопрос и поэтому у нас есть «текучка». Что касается подготовки кадров, то нам повезло с инженерно-техническими специалистами. У нас есть в Харькове несколько технических вузов, в том числе - Харьковский авиационный институт (ХАИ). С ним у нас наиболее тесное сотрудничество. Мы отслеживаем будущих специалистов, когда они еще являются студентами. Принимаем студентов 4-5 курсов к себе на работу. Они совмещают учебу с работой. Мы им ввели доплаты. И потом, по окончанию учебы, к нам приходит готовый специалист. Оказывает в этом отношении помощь и завод. Он организовал кафедру агрегатостроения, и выпускники этой кафедры, которую возглавляет директор завода, Герой Украины **Жданов А.А**., после окончания ХАИ приходят в наш коллектив.

Хочу заметить, что 80% наших инженеров – это выпускники ХАИ. В 2010 году мы приняли на работу более 20 молодых специалистов.

- Знаю, что у вас есть увлечение - коллекционирование авиационных значков.

- Оно возникло совершенно как бы случайно. Мне однажды подарили около 40 значков на авиационную тематику, а авиация – моя страсть и моя жизнь. Сейчас моя коллекция составляет более трех тысяч значков авиационной тематики. Я горжусь своей коллекцией именно по значкам, которые посвящены ХАИ - родному институту. У меня таких значков более 320. Это уникальные значки. Они показывают дух учебного заведения, его традиции. Думаю, со временем, чтобы мою коллекцию смогли посмотреть все желающие, нужно будет сделать электронную версию значков.

Беседовал Александр Палий

продовження, початок читайте на 1 стор.

Казка, що стала дійсністю

Ми відвідали Алею Слави, відвідали Києво-Печерську Лавру, Музей мініатюр, прикладного мистецтва, Музей Великої Вітчизняної війни. Були ми біля пам'ятників жертвам Голодомору, загиблим солдатам у Афганській війни, Невідомому солдату. Побачили, де буде в столиці відбуватися Євро-2012. Оглянули Католицький костьол, будинки Уряду і Парламенту тощо.

Також не можу не висловити подяку президенту, голові ради директорів ВАТ «Мотор Січ» **Вячеславу Олесандровичу Богуслаєву** та голові профкому **Михайлу Івановичу Трушу**, які до кожної дитини ставляться як до рідної, переймаються їх долею і завдяки яким на підприємствах «Мотор Січі» проводиться ефективна соціальна політика.

Окрема подяка нашому гіду – представнику туристичної фірми Ірині Володимирівні, яка провела для нас дуже насичену програму.

Поділилися своїми враженнями і діти:

Вовчик:

- Мені особливо сподобалась головна ялинка столиці. Я такої великої ялинки ще ніколи не бачив. Поруч знаходиться Будинок профспілок з електронним годинником, які дбають про нас.

Артур Ткаченко:

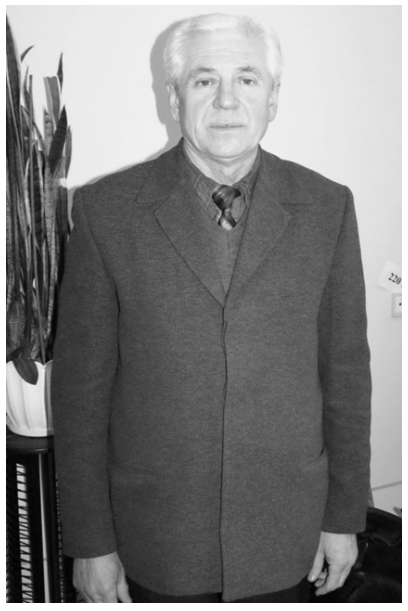
- Особисто мені сподобалась виставка мініатюр, що ми побачили. Велика екскурсія у нас була у Лаврі, де знаходяться мощі святих. У столиці побували в різних місцях. Оглянули реконструкцію стадіону, на якому будуть відбуватися змагання з Євро-2012. Хочу подякувати нашому підприємству, яке організувало нам таку цікаву екскурсію.

Що ж, гуляйпольским діткам буде, що згадати. І добре, що в них є ті, кому не байдужа їхня доля. Хотілося б, щоб такою турботою були охоплені всі діти України. Приклад «Мотор Січі» є показовим, адже спільними зусиллями можна перетворити сірі будні дітей у казку.

Діти разом з головою профкому Валентиною Дерев'янко на майдані Незалежності напроти Будинку профспілок

ПРОФСПІЛКОВІ ОРГАНІЗАЦІЇ

Годы показали, что Профсоюз авиастроителей состоялся



Владимир Бутенко, заместитель директора ГП «Жулянский машиностроительный завод «Визар»:

- Время, когда создавался наш Профсоюз, было непростое. Ведь этот процесс совпал с распадом Советского Союза. Поэтому распались и все организационные структуры на всесоюзном уровне, которые координировали работу профсоюзов и общественных организаций. ВЦСПС не стало, «руководящий и направляющий орган» тоже перестал существовать.

А ведь в то время, как и сейчас, объединение профсоюзов было самой массовой организацией в стране, представляющей интересы работников разных отраслей народного хозяйства. Необходимо было что-то предпринимать.

Ситуация была непростой – трудовыми коллективами было сложно управлять: люди были на волне национально-освободительного движения – после долгих лет «застоя» они получили свободу, демократию.

Не обошли стороной эти процессы и предприятия нашей отрасли. Люди почувствовали, что их голос что-то решает, и они могут создать орган, представляющий их интересы на отраслевом уровне. На территории Украины было представлено много предприятий авиационной промышленности, а вот отраслевого профсоюза на национальном уровне не было.

Необходимо отдать должное руководству Киевского горкома профсоюза авиационной промышленности СССР в лице **Я. Жугаевича**, который совместно со многими председателями профкомов, входящих в состав горкома профсоюза, выступил инициатором создания Профсоюза авиастроителей Украины. И 10 декабря 1991 был проведен в Конче-Заспе учредительный съезд ПАУ.

Годы отчетливо показали: наш Профсоюз состоялся. Результатом профсоюзной работы этих лет является Отраслевые Соглашения, которые подписываются социальными партнерами – Министерством промышленной политики Украины, Ассоциацией «Укравиапром», и нашим Профсоюзом. В Отраслевых Соглашениях ежегодно расширяются социальные гарантии по сравнению с уже существующими согласно действующему законодательству. Принятие Отраслевого Соглашения позволяет первичным профсоюзным организациям заключать коллективные договора с учетом норм и стандартов, записанных в ОС. Это очень большое достижение, ведь ОС позволяет предприятиям и профсоюзным организациями планировать свою работу в сфере социально-экономических вопросов.

Записал Александр Палий

В 2011 - не менее 9 самолетов

Директор Государственного предприятия «Серийный завод «Антонов» **Н. Подгребельный** в интервью сообщил, что предприятие намерено в 2011 году выпустить девять самолетов. «В 2011 году планируем выпустить пять самолетов Ан-148, один - Ан-158 и три - Ан-32», - сказал он.

В 2009 году предприятие не произвело ни одного самолета, а в 2010 году - четыре: два - Ан-148 и два - Ан-32.

«Сейчас заказов хватает, и мы могли бы нарастить производство. Правда, сделать это мешают обязательные тендерные процедуры, которые длятся по два-три месяца, и другие бюрократические барьеры», - отметил директор.

В ЦК ПАУ

Чергове засідання Президії ЦК ПАУ відбудеться в м. Києві 10 лютого п.р. До розгляду вносяться питання щодо здійснення звітно-виборної кампанії в ПАУ та її фінансування, підведення підсумків спортивно-масової роботи за 2010 рік, аналізу стану профспілкового членства, підготовки до VI-го з'їзду ПАУ та VI-го з'їзду Федерації профспілок України, про можливість надання згоди на понаднормове скорочення чисельності працюючих на Конотопському механічному заводі тощо. До участі в засіданні запрошені члени Президії ЦК ПАУ, голови первинних організацій ПАУ.

Александр Емельянов, и.о. председателя ПО ПАУ в ЧАО «Первомайский механический завод»:

- Председатель ПО ПАУ **Е.В. Илларионова** по состоянию здоровья недавно уволилась с работы, в связи с этим на период до отчетно-выборной конференции я исполняю обязанности председателя профсоюзной организации предприятия. Сейчас идет подготовка к отчетно-выборным собраниям в цехах и структурных подразделениях завода с тем, чтобы во второй половине февраля на заводе состоялась отчетно-выборная конференция профсоюзной организации.На данный момент найдено взаимопонимание с администрацией предприятия: работникам предприятия по состоянию на январь заработная плата выплачивается вовремя, задолженности по зарплате нет, загрузка у предприятия есть – имеется достаточный портфель заказов. Перед Новым годом профком обеспечил детей новогодними подарками, провел праздничные мероприятия. Регулярно профсоюзный комитет выделяет материальную помощь нуждающимся работникам – на лечение, в связи со смерти близких. Первомайскому профессионально-техническому лицею выделили за счет средств профсоюзной организации новогодние подарки для детей-сирот. На предприятии функционирует Совет молодых специалистов. Он проводит спортивные мероприятия, обеспечивает обмен производственным опытом между молодыми сотрудниками предприятия. Совет активно сотрудничает с профсоюзным комитетом по разным направлениям деятельности.

На предприятии активно и регулярно проводятся конкурсы «Лучший по профессии» и «Лучшее подразделение», победители конкурсов поощряются администрацией завода. Предприятие испытывает нехватку в кадрах по рабочим специальностям: токари, фрезеровщики, шлифовщики, доводчики и др. Это происходит из-за отсутствия в стране полноценной системы профессионально-технического обучения и из-за отсутствия позитивного имиджа рабочих профессий, прежде всего среди молодежи.

На предприятии ощущается старение основного состава коллектива, поскольку молодежь неохотно идет на предприятие, а также все из-за той же проблемы с проф.-тех. образованием в стране. На нашем предприятии активно идет процесс технического ревооружения: установлено и эксплуатируется 12 единиц современного высокотехнологического оборудования – токарно-обрабатывающий центр японского производства, фрезерные обрабатывающие центры немецкого производства, станки электронно-эрозионные, шлифовальные и токарные. Также ведется восстановление и модернизация имеющегося оборудования, что позволяет организовать новые рабочие места.

Записал Александр Палий

ФЭД: все лучшее – детям!

Государственное предприятие «ФЭД», возглавляемое Александром Ждановым, мы все знаем как одно из лучших предприятий – лидеров авиастроения. Не на последнем месте «ФЭД» и по заботе о подрастающем поколении – детях работников предприятия и детях-сиротах.

С приближением нового года закипела подготовка к нему в профсоюзном комитете «ФЭДа». Какой же Новый год без подарков для детей, скажете вы? Точно также думают и на «ФЭДе».

И можно быть уверенным в том, что без подарков детки фэдовцев не останутся. Найти под новогодней ёлкой большую упаковку вкусных конфет, принесенных Дедом Морозом и Снегурочкой – это святое. Но Дедушка Мороз и Снегурочка не смогли бы осчастливить всех детей, если бы не их верные помощники, в которых превращаются на время предновогодних событий практически все работники профсоюзного комитета «ФЭДа». Старательно они выбирают, что именно войдет в комплектацию большой и сладкой-сладкой упаковки конфет. Ведь они, как и полагается волшебникам, знают все о вкусах и предпочтениях детей. И можно быть уверенным в том, что только все самое лучшее окажется в новогоднюю ночь под елкой и будет ждать детей.

Михаил Радченко

Подарок от «ФЭДа» - это вам не стандартный набор далеко не лучших сладостей. Это как раз тот подарок, который от нас ждут дети. Хуже всего, когда детишки в чем-то разочаровываются. Ведь тогда сказка превращается в суровую реальность, с которой они еще успеют столкнуться, когда подрастут. Однако «фэдовскому» сюрпризу это не грозит. Объективно говоря, детям фэдовских работников можно только позавидовать. Жаль, что не все дети нашей страны будут так осчастливлены в новогоднюю ночь.

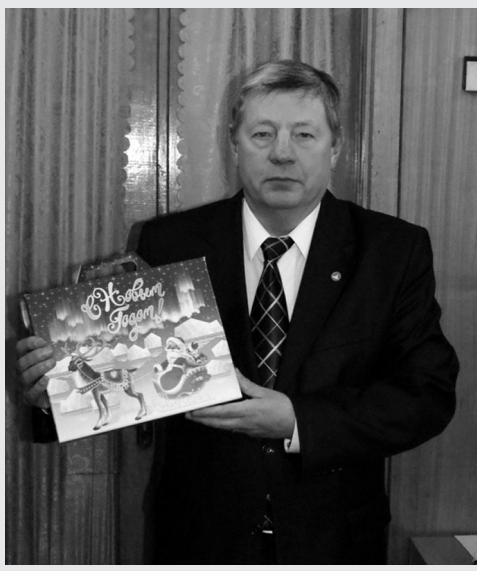
Но «фэдовская» семья, большая и крепкая, пытается помочь не только своим деткам, но и тем, кто не по своей воле остался один. Говорит **Михаил Радченко**, председатель комиссии профкома по содействию семье и школе:

- В этом году как никогда мы выполнили большой объем работы нашей комиссии по содействию семье и школе, объединив усилия, как ГП «ХМЗ «ФЭД» (председатель ПО ПАУ – **Владимир Тындик**), корпорации «ФЭД» (председатель ПО ПАУ – **Виктор Дьяков**), ХАКБ (председатель ПО ПАУ – **Сергей Гордиенко**). Мы совместно проводим работу в Люботинском сиротском интернате, в котором мы взяли под нашу опеку двоих детей – Таню и Алёшу Твердохлебов. Несколько дней назад совместными усилиями через корпорацию «ФЭД» была положена в банк сумма по 1000 грн на каждого ребенка.

Комиссия выработала план посещения детей сиротского интерната, в котором определены все поставленные задачи. Здесь следует сказать, что этот пример не говорит о том, что мы помогаем только двоим детям. Мы привозим подарки всем детям, лишенным родительской опеки. В т.ч. привозим напитки, фрукты и, конечно же, кондитерские изделия. Нас с любовью встречает директор школы-интерната **Синицкая Вера Михайловна**, детвора выбегает к нам, словно к родным папам. Они уже знают – приехали заводчане с «ФЭДа».

Заботу о детях мы проявляем уже не первый год. Когда только начинали, было много предприятий, желающих помочь деткам. Со временем их количество сильно уменьшилось. Теперь остались лишь ЮЗЖД и наш завод, который верен своим традициям. Тем более что мы воспитали не одного сироту и обучили их, сделав специалистами предприятия. Многие такие воспитанники потом прославили «ФЭД» во время ВОВ, а затем и в послевоенное время.

Социальная ответственность на «ФЭДе» поставлена на высоком уровне. Ведь можно много говорить, декларировать на бумаге, а вот фэдовцы все это делают. И **Михаил Радченко** выполняет эту работу не потому, что у него должность такая, просто это – зов его сердца, как и сердец всех фэдовцев, которые своей теплотой хотят согреть как можно больше детей. Хорошо, когда это понимает и директор предприятия **Александр Жданов**. Побольше бы Украине таких руководителей и таких людей, которые работают на «ФЭДе».



Заместитель председателя ПО ПАУ на ГП «ХМЗ «ФЭД» Валерий Степаненко демонстрирует нвогодний подарок для детей.

Александр Палий

За свое предприятие готовы стоять до конца!

Чем живет ХГАПП, как решаются его проблемы, что заботит его работников? Об этом мы говорим с председателем ПО ПАУ на ХГАПП Михаилом Погореловым.

Председатель ПО ПАУ на ХГАПП Михаил Погорелов

- Михаил Васильевич, как изменилась ситуация на предприятии с момента последнего Вашего интервью нашей газете?

- На определенном этапе своей деятельности мы поняли, что у профсоюзной организации предприятия нашего типа начинают меняться задачи. В советское время профсоюз никогда не ставил перед собой задачу обеспечения жизнедеятельности предприятия. Профсоюз тогда занимался отдыхом трудящихся, уровнем заработной платы, обеспечивал отдых детей и т.д. Сегодняшнее время начало ставить задачу более высокого порядка: по выживанию коллектива и предприятия. Те коллективы, которые не поняли этого вовремя, перестали существовать. Таких примеров по стране и по г. Харькову много.

Когда нашим предприятием руководил Науменко, и он имел практически безграничную возможность брать кредиты (благодаря имиджу предприятия), мы жили относительно благополучно. Жили, набирая долгов. Кода Науменко освободили от занимаемой должности, вдруг выяснилось, что предприятие должно порядка полутора миллиардов гривен. Долги и отсутствие перспективы. А это - крах. Вот тогда мы поняли - мы коллектив, мы профсоюзная организация. Мы поняли, что за жизнь предприятия надо бороться. Наша первостепенная задача стала – выжить! И мы начали искать выход из этой ситуации. Перед коллективом и профкомом стало ряд задач.

Первая - это руководство и команда, которая должна руководить, должна обеспечить коллектив работой. Сам по себе неработающий коллектив не представляет интереса ни для себя, ни для государства.

И вторая – сохранить коллектив, не просто какое-то количество людей, а коллектив, который «выстроен в цепочку», способную выпускать продукцию. В данном случае мы говорим о производстве самолетов. У всех, даже у нас, были попытки перейти на что-то иное. Пусть даже авиационное. Делать самолетные агрегаты, еще что-то. И когда поняли, что если продукция не взлетает с нашей взлетной полосы - это для завода гибель. Поэтому мы поставили задачу, что должны выпускать самолеты, которые мы можем делать лучше всех, потому что мы -авиационные специалисты. И эта продукция должна улетать с нашего аэродрома. Да, мы продаем агрегаты своим коллегам в Украине и в другие страны, но это не основная наша работа. Основная – это взлетающие с нашей взлетной полосы самолеты. К сожалению, постоянная смена правительства, частые выборы, приводят к тому, что приходят к управлению люди, не являющиеся патриотами авиации.

Не хочу обидеть руководство, но они в первую очередь об авиации не думают. Мы, работая в авиационной промышленности, понимаем, что авиация нужна стране и рано или поздно они (руководство страны) об этом задумаются. Но чтобы это не было поздно. Руководители нашей отрасли смогли убедить в свое время предыдущее правительство, в том, что авиация нужна. И Правительство Украины начало помогать возрождению авиации. Поменялось руководство, пришли новые люди и опять перед нами задача – убеждать новых людей, что авиация нужна…

Именно поэтому первая задача, которую мы перед собой поставили – сохранение коллектива. И мы записали в коллективном договоре, что главной задачей трудового коллектива и администрации является сохранение предприятия как целостного технологического, производственного комплекса со всеми вытекающими из этого последствиями. И, безусловно, с сохранением социальной базы.

И отсюда мы строим наши задачи. У нас есть проблемы. Но мы точно знаем, что мы не разорвали технологическую цепочку. Производство самолета зависит не только от нас, но и от поставщиков. Самолет - это сложное производство, требующее не только наших усилий, но и целого ряда людей, занимающихся авиацией. Поэтому мы поставили перед собой задачу объединить еще и поставщиков авиационной техники, чтобы они поняли, что авиация будет и должна жить. ***Мы перед правительством ставим вопрос о том, что, мы, являясь авиационной державой, в первую очередь должны быть и эксплуатантом нашей продукции.*** Тем более самолет Ан-74 и Ан-140 – это региональные самолеты. Самолеты как раз для масштабов нашей страны. Почему мы не эксплуатируем наши самолеты? Зато покупаются какие-то «бэушные» самолеты других стран. Мы знаем, что наша техника лучше, а учитывая, что мы можем тут на месте помогать ее эксплуатировать и в нужном случае обеспечивать гарантийные ремонты, то стране выгоднее покупать свое, если это не обусловлено какими-то другими интересами, кроме государственных. Однозначно, государству выгодно эксплуатировать нашу авиационную технику. Вот в этом мы должны убедить правительство.

- Михаил Васильевич, никто не строил иллюзий, что придет Мялица, волшебной палочкой взмахнет и сразу золотые горы будут. Но все познается в сравнении. Мы можем сказать своим читателям, сколько было выпущено самолетов при Науменко, когда предприятие якобы процветало, в период между Науменко и Мялицей, когда были исполняющее обязанности генеральных директоров, и при Мялице?

- Мы все время в своих рассуждения забываем о том, что ХГАПП - это государственное предприятие, которое отчитывается перед государственными структурами, подотчетное государственным структурам и легко ими проверяемое. С **Науменко** уже все понятно, очень просто сейчас говорить о том, что он неправильно работал. Меня удивляет, что долги накапливались, но на это государственные структуры не обращали внимания. Это дало возможность брать кредиты и загнать завод у финансовую яму.

Мялица пришел в 2008 году. Был определенный период раскрутки, формирование новой команды. В 2009 со взлетной полосы улетели к заказчику три самолета. А в 2010 году мы до августа ждали государственного финансирования тех программ, в которых убедили правительство ныне действующее. Вот только начиная с августа, началось финансирование. Мы осенью уже выпустили самолет, и он улетел с нашей взлетной полосы. На подходе еще один. Да у нас в агрегатном производстве некуда ставить нашу продукцию! Нам необходимо доукомплектовать и самолеты выйдут готовые с территории завода. Вопрос не в том, сколько мы сделали самолетов, а как быстро сможем в цехе окончательной сборки их собрать и выпустить. Полагаю, что чем быстрее будет финансирование, тем больше самолетов мы сможем сделать. В цехе окончательной сборки несколько самолетов, которые ждут комплектации и выкатки на летно-испытательную станцию.

- В ноябре этого года, если я не ошибаюсь, Египту был передан самолет. Какого типа, и какая сумма контракта?

- Это самолет Ан-74. Сумма контракта - это компетенция вышестоящих органов и нашей заводской администрации. Самолет Ан-74 очень востребованный. Мы говорим о том, что наши и зарубежные эксплуатанты поняли преимущества нашей техники перед всей остальной. Неприхотливость и легкость в эксплуатации наших самолетов в конце-концов перебивают преимущества зарубежных образцов.

- Какова ситуация сейчас на предприятии с выплатой заработной платы?

- Неоднократно беседовал по этому поводу с руководителями нашей отрасли. Мы писали письма руководству министерства, даже в последний месяц написали **Азарову** письмо. ***Мы не просто стоим с протянутой рукой: «Дайте нам денег!» Мы просим: «Давайте реализуем те программы, которые подписаны и согласованы с министерством и правительством».*** В последние месяцы эти деньги были выделены. На определенных полочках лежали, ждали распоряжения персонально нашего профильного министра.

Если бы с августа нас нормально финансировали, задолженности по зарплате мы бы не имели. Я разговаривал с заместителем министра. Решили часть денег выделить, часть нет. Почему? Как мне сказали, эти деньги могут понадобиться в другом месте. Я не хочу говорить о несерьезности такой постановки вопроса, но, по крайней мере, сказать, почему так поступало министерство, я не могу. Поэтому у нас сейчас по заводу есть задолженность. Не выплачена зарплата за октябрь и все остальные месяцы. Но уже есть уверенность, что не сегодня – завтра задолженность по зарплате будет погашена. И если все так дальше будет, как прописано в бизнес-плане, у нас есть конкретное видение погашения задолженности по заработной плате.

- У вас прошла отчетно-выборная конференция. На любом предприятии это далеко не простое событие. Всегда поднимаются довольно острые вопросы. Чем для вас стала отчетно-выборная конференция? Какие итоги вы хотели бы подвести?

- Готовясь к отчетно-выборной конференции (у нас 74 цеховых организаций), мы не единожды обсуждали все вопросы на профкоме. Честно говоря, были у нас в профкоме дебаты, но все-таки мы решили, что даже в такое тяжелое время надо использовать отчетно-выборную кампанию, как стимулирующую коллектив на выполнение определенных целей. Я был где-то на 20-и отчетно-выборных собраниях в цехах и сам для себя, несмотря на то, что я верю в наших людей, верю в костяк коллектива, был удивлен, что ***люди удивительно точно понимают ситуацию, в которой оказался завод. Люди говорили о том, что завод нужно сохранить.*** Были вопросы к профкому. Это была далеко не идеальная кампания. Не было ни одного собрания, где бы не говорили об уровне заработной платы, о задолженности, но это была очень корректная форма. Все понимают действия **Мялицы**, как генерального директора. Так что у нас прошла отчетно-выборная конференция очень организовано. В каждом выступлении говорилось о том, что надо смотреть и заработную плату, и уровень ее повышения, но это все говорилось на фоне того, что предприятие надо сохранить. Я удовлетворен психологическим состоянием в коллективе. Несмотря ни на что, у нас, по сравнению с предыдущей конференцией, профком обновился только на 45%.

- Хотелось бы поговорить о работе с молодежью. На Молодежном Совете ПАУ рассматривался вопрос о необходимости активизации молодежной работы, в т.ч. на ХГАПП. У Вас трудится около 700 человек молодежи. Как вы видите работу среди молодежи?

- Я не удовлетворен работой с молодежью ни своей, ни профкома, ни администрации. Потому что мы не можем ответить положительно на большую часть вопросов, которые стоят перед молодыми людьми. Когда к нам поступают средства, мы начинаем создавать систему поддержки молодых специалистов, молодых рабочих. Но не все так однозначно, когда начинаются задержки выплат заработной платы.

Молодежь сегодня хочет многого, сегодня и без всяких ссылок на трудности. А у нас с этим очень плохо. Я не хочу сказать, что мы не работаем с молодыми людьми, но обеспечить им в полной мере заработную плату мы не можем. У нас очень низкий уровень заработной платы. 2 тыс. гривен - средняя зарплата по заводу. Это для современной жизни, тем более молодого человека, достаточно мало. А в добавок бесперспективность жилья… Это очень сложная проблема. У нас есть много приказов по заводу о системе поддержки по общежитиям, но я понимаю, что это далеко не достаточно. И пока мы не выйдем на нормальный цикл производства, молодежь удерживать не сможем.

- У вашего профкома есть очень большой плюс, которого нет у многих других. Далеко не каждый профсоюзный комитет настолько самодостаточный, что может заявить свою позицию очень четко, когда это посчитает необходимым. Как налажена у вас мотивационная работа в ПО ПАУ?

- Для начала я хотел бы вернуться в начало вопроса. Когда коллектив понял, что попал в какую-то мертвую зону, и нам нужно найти выход из этой ситуации. Я уже говорил, что возвращение на завод **Анатолия Константиновича Мялицы** - не единственный, но очень важный вопрос. Нам было легче, чем всем остальным коллективам, которые попали в подобную ситуацию. Мы видели выход. Если знаешь куда бежать, где выход – это уже хорошо. С другой стороны, мы понимали, что это далеко не легкий путь. Будет всем достаточно тяжело. Наверное, буду всегда помнить тот момент, когда я действующему и.о. гендиректора завода в присутствии замминистра сказал: «Мы стоим за то, чтобы вас поменяли на конкретное лицо...» Этот был очень тяжелый момент.

По поводу членства… Разные люди на заводе есть. Но самое главное, что есть костяк. Это люди, которые любят авиацию, любят свой коллектив. Другой мотивации нет, и по-другому этого не понять. Потому что достаточно долго не получать заработную плату, жить в сложных условиях и бороться за предприятие, за коллектив… ***Люди понимают, если мы не будем держаться вместе, в данном случае, подразумеваю профсоюз, нам не победить. Именно он объединяет людей,*** способных делать самолеты. Поэтому надо о себе заявить, надо держаться в одной связке, вместе!

Беседовал Александр Палий

• ЗА МАТЕРІАЛАМИ ІНФОРМАЦІЙНИХ АГЕНТСТВ

НАТО продлило еще на два года - до конца 2012 года - контракт на аренду украинских и российских тяжелых транспортных Ан-124-100 «Руслан» в рамках программы НАТО SALIS в интересах 18 стран альянса и ЕС.

****

ОАО «Мотор Сич» (Украина) готовит производственную площадку в России для ремонта двигателей Р95-300, применяемых в составе силовой установки крылатых ракет, сообщил «АвиаПорту» председатель совета директоров компании Вячеслав Богуслаев.

****

В конце ноября на авиабазе Алмаза в Египте состоялась передача в ВВС страны третьего, последнего по текущему контракту, самолета Ан-74 Т-200А, выпущенного ГП «Харьковское государственное авиационное производственное предприятие».

****

Alitalia решила не покупать российские региональные самолеты Sukhoi Superjet, в разработке и продвижении которых принимает участие итальянская Alenia Aeronautica, взяв вместо них 20 бразильских Embraer. По словам главы авиакомпании Рокко Сабелли, основная причина заключается в том, что российский самолет до сих пор не прошел сертификацию Международного авиационного комитета.

****

Министерство обороны Украины планирует начать закупку военно-транспортных самолетов Ан-70 не ранее 2020 года.
Об этом говорится в Стратегии формирования очертания сил безопасности и обороны Украины образца 2025 года, подготовленной по предварительным результатам проведения оборонного смотра и положенной в основу проекта Стратегического оборонного бюллетеня на период до 2025 года. Общественное и экспертное обсуждение настоящих документов состоялось накануне в Киеве.
До конца 2015 года планируется передать ВСУ новый самолет Ан-140.

****

Бюджетное финансирование программы реформирования Оборонно-промышленного комплекса (ОПК) Украины в 2011 г. ожидается в размере 50 млн. грн. Об этом на брифинге 7 декабря сообщил заместитель министра промышленной политики Виталий Немилостивый.

****

Формирование нового облика Вооруженных сил РФ, оснащение войск новыми образцами вооружения и боевой техники настоятельно требуют создания министерства оборонной промышленности для управления оборонно-промышленным комплексом (ОПК), полагает бывший замминистра обороны РФ генерал армии Алексей Московский.

****

При Московском государственном университете им.М.Ломоносова планируется создание специального инженерного факультета по подготовке высококлассных специалистов для инновационной деятельности в интересах оборонно-промышленного комплекса (ОПК) страны, заявил академик Сергей Алдошин, вице-президент Российской академии наук.

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

Реєстраційне свідоцтво:
КВ №11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 13.01.2011р.
Замовлення № 2