7 лютого 2016 р. виповнилось 110 років з Дня народження авіаконструктора О.К. Антонова!

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

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 3 (211), лютий 2016

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЙНЫМИ ДАТАМИ!

В феврале 2016 года у нескольких наших коллег и партнеров исполнились юбилейные даты со Дня рождения:

1 февраля – у **Кравченко Игоря Федоровича**, генерального конструктора ГП «Ивченко-Прогресс» и **Александрова Константина Васильевича,** председателя ПО ПАУ в ООО «Винницкий авиационный завод»;

6 февраля – у **Бобко Андрея Валерьевича**, председателя правления АО «Днепропетровский агрегатный завод»;

12 февраля – у **Гордиенко Сергея Ивановича,** председателя ПО ПАУ на ГП «Харьковское агрегатное конструкторское бюро».

Мы желаем юбилярам крепкого здоровья, жизнеутверждающего оптимизма, семейного благополучия и дальнейших успехов в работе на благо всей нашей отрасли. Пусть их авторитет и жизненный опыт помогут в развитии предприятий авиационной промышленности Украины и поспособствуют экономическому процветанию страны.

ЦК ПАУ, Редакция газеты «Авиастроитель Украины»

Исполнилось 110 лет со Дня рождения О. К. Антонова

начало, продолжение - на 4 стр.

2016 год для нашей отрасли и всей страны особенный – 7 февраля исполнилось 110 со Дня рождения Олега Константиновича Антонова. Этот день важен для каждого, кто хотя бы раз встречался с О.К. Антоновым, или приобщался к его великому наследию.

Выступает Анна Антонова

Накануне этого события по инициативе профсоюзного комитета ГП «Антонов» и Народного музея предприятия состоялись антоновские слушания, в которых соратники Олега Константиновича поделились своими воспоминаниями о годах жизни и работы О.К.Антонова. Подробнее об этом мы еще напишем в наших выпусках (или спецвыпусках). А сейчас вкратце расскажем о торжественном расширенном заседании научно-технического совета предприятия, посвященного этой знаменательной дате.

Участие в заседании приняли руководство ГП «Антонов» (президент **Михаил Гвоздёв**, первый вице-президент **Александр Коцюба,** генеральный конструктор, Герой Украины, Академик НАНУ **Дмитрий Кива,** вице-президент – исполнительный директор **Виктор Семенцов,** главный инженер **Сергей Бычков** и др.), директор СЗ «Антонов» **Николай Подгребельный,** генеральный конструктор ГП «Ивченко-Прогресс» **Игорь Кравченко,** представители руководства Национальной Академии наук Украины и Национального аэрокосмического университета им. Н.Е.Жуковского, первый Герой Украины, Заслуженный летчик-испытатель **Александр Галуненко,** Председатель ПАУ **Ярема Жугаевич,** Председатель Объединения организаций работодателей авиационной промышленности Украины **Виктор Салюта,** председатели ПО ПАУ на ГП «Антонов» **Виктор Гуска** и на СЗ «Антонов» **Анатолий Коротенко** и др.

Є в світі три прекрасні сестри: віра в свої сили, надія на перемогу та любов до життя... З ними я б не хотів розлучатися до того дня, коли перестане існувати моє бентежне «я».

Олег Антонов

ІНІЦІЙОВАНО СТВОРЕННЯ СПО ПРОФСПІЛОК ОПК

На даний час державні підприємства, на яких діють первинні організації галузевих профспілок ОПК мають підпорядкування до різних органів влади: Мінекономрозвитку, Фонду Держмайна України, ДК «Укроборонпром».

В подальшому, в результаті реформування органів влади можливе утворення центрального органу, який буде відповідати за формування та реалізацію державної політики у сфері функціонування і розвитку оборонно-промислового комплексу, що передбачено Концепцією Державної цільової програми реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу України на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 січня 2016р. №19-р.

У зв›язку з цим, виникла необхідність утворення Спільного представницького органу профспілок оборонно-промислового комплексу (далі СПО профспілок ОПК) для укладення Міжгалузевої угоди.

Відповідно до Ст.4 Закону України про колективні договори і угоди, такий СПО може вести переговори та укладати Угоду (Міжгалузеву Угоду).

За попередньою консультацією між головами галузевих профспілок ОПК відповідно до вищевказаного Закону, репрезентативні всеукраїнські галузеві профспілки оборонно-промислового комплексу України - Профспілки авіабудівників України та Профспілки працівників радіоелектроніки та машинобудування України ініціюють укладення до 10.03.2016 року Угоди про утворення СПО та пропонують профспілкам, підприємства, організації яких входять до ОПК, приєднатись до утворення СПО профспілок ОПК.

Пропозиції до змісту відповідної Угоди та створення СПО просимо надсилати на адреси вищевказаних профспілок.

Состоялась выкатка фюзеляжа Ан-132

8 февраля 2016 г. на филиале ГП «АНТОНОВ» - серийном заводе «Антонов» завершена сборка фюзеляжа первого экземпляра нового транспортного самолета–демонстратора Ан–132. С этого момента на предприятии начинаются работы по окончательной сборке машины – стыковке основных агрегатов планера (крыла, хвостового оперения, пилонов, мотогондол и др.), монтажу самолетных систем.

Участие в выкатке фюзеляжа самолета с ангара цеха приняли первый вице-президент ГП «Антонов» Александр Коцюба, генеральный конструктор ГП «Антонов», Герой Украины Дмитрий Кива, вице-президент – исполнительный директор ГП «Антонов» Виктор Семенцов, главный инженер предприятия Сергей Бычков, председатель ПО ПАУ на СЗ «Антонов» Анатолий Коротенко, представители СМИ.

Перед началом выкатки директор СЗ «Антонов» Николай Подгребельный в своем выступлении сказал, что коллектив завода совместно с опытным производством и конструкторскими силами головного предприятия провели серьезную работу по изготовлению первого самолета Ан-132. Готовность планера Николай Подгребельный оценил в 90%. В цехе окончательной сборки головного предприятия с участием цехов окончательной сборки серийного завода, 45 электромонтажного цеха, предварительной сборки 9 цеха, пройдут дальнейшие работы. Николай Семенович выразил уверенность в том, что дальнейшие работы пройдут по графику, и совместными усилиями самолет будет изготовлен. Он также отметил, что в процессе выполнения задач по строительству самолета Ан-132 будет выполнена работа и по импортозамещению.

Николай Подгребельный выразил слова благодарности коллективам 8 и 9 цехов завода, цехов механического производства, изготовительного производства, отделам главного технолога, главного конструктора, главного металлурга и другим. При этом он акцентировал внимание присутствующих на том, что со стороны специалистов головного предприятия также была проведена колоссальная работа.

Директор СЗ «Антонов» отметил, что текущий год для нашей отрасли проходит под символом 110 летия со Дня рождения выдающегося авиаконструктора Олега Константиновича Антонова, поэтому можно сказать, что Ан-132 демонстрирует, что антоновские традиции живы, и его дело продолжается.

Руководители цехов СЗ «Антонов» Андрей Сидельников и Андрей Кашинский передали руководителю цеха 04 головного предприятия Вячеславу Лавренчуку акт приема-передачи самолета.

После этого состоялась выкатка фюзеляжа самолета.

Напомним, что завершить постройку Ан–132 планируется до конца 2016 года. После выполнения серии испытательных полетов партнеры по программе – ГП «АНТОНОВ», King Abdulaziz City for Science and Technology и Taqnia Aeronautics Co. (Саудовская Аравия) представят самолет потенциальным заказчикам в Королевстве Саудовская Аравия.

Александр ПАЛИЙ

Ми маємо докласти максимум зусиль для того, щоб забезпечити успішне майбутнє авіаційної промисловості України

Нещодавно було створено Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України, яке очолив Віктор Салюта. До цього він працював керівником ДП «Машинобудівна фірма «Артем», ДАХК «Артем», має великий досвід роботи. ДП «МФ «Артем» Віктор Григорович створював практично «з нуля» у важкі часи економічного занепаду, і за весь час роботи підприємства воно не тільки змогло посісти свою нішу в галузі, але і заслужити високий авторитет та постійно посідало призові місця в Рейтингах соціально-економічного розвитку підприємств галузі. Згодом Віктору Григоровичу запропонували посаду керівника ДАХК «Артем». За рік Віктор Салюта та його команда змогли забезпечити підписання шести важливих контрактів з іноземними замовниками, і завдяки цьому в т.ч., артемівці своєчасно отримують заробітну плату. Сьогодні, як ніколи, доля перед ним поставила нові випробування – зробити Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості авторитетною силою, до якої будуть прислуховуватися державні посадовці, а спільно з нашою Профспілкою – захистити, зберегти і допомогти у розвитку вітчизняному авіабудуванню. Віктор Григорович - людина принципова, енергійна і вимоглива, яка чітко бачить цілі і досягає їх. Тож сьогодні ми пропонуємо увазі читачів інтерв'ю з ним.

— Вікторе Григоровичу, насамперед, ми хотіли б привітати Вас з державною реєстрацією Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості і побажати успіхів у роботі. В зв'язку з цим у нас перше запитання – якою була мета створення Об'єднання?

Дякую за вітання. Метою створення Об'єднання є представництво та захист прав та законних інтересів роботодавців в економічній, соціальній, трудовій та інших сферах, а також для взаємодії з органами державної влади щодо поліпшення роботи авіаційної промисловості.

— На Вашу думку, чому таке Об'єднання було створено саме зараз, а не багато років назад?

Питання непросте. Очевидно, що події в країні та ті інтеграційні процеси, які відбуваються зараз у галузі, змушують нас подивитися на це питання по-новому. Сьогодні, як ніколи, коли привернута увага всього нашого суспільства до проблем авіаційної галузі, ми маємо допомогти державі покращити роботу наших підприємств, запровадити відповідні законодавчі зміни, від яких виграли б всі – і держава, і підприємства, і працівники. Хто як не керівники підприємств, що віддали багато років свого життя галузі, краще бачать проблеми і шляхи їх вирішення? Але потрібно, щоб їх почули, прислухалися до їхніх ідей. Але в них немає часу на те, щоб ходити по кабінетам державних посадовців і переконувати, адже потрібно займатися виробництвом. А в нашій високотехнологічній галузі це дуже складний процес, який забирає багато часу. І тут керівникам підприємств на допомогу завжди прийде наше Об'єднання. Збирати інформацію, аналізувати, переконувати і відстоювати – це наше завдання. Ми цим готові займатися.

— В яких регіонах країни є членські організації Об'єднання?

На сьогоднішній день наше Об'єднання охоплює майже всі авіаційні регіони України. Деякі організації вже на стадії завершення формування і найближчим часом приєднаються до нас. Всі основні регіони, що ввійшли на початку формування Об'єднання, стали його ядром: це м. Київ та Київська область, Харківська, Дніпропетровська. Очікуємо найближчим часом приєднання до нас інших організацій роботодавців.

— Якими будуть перші кроки новоствореного Об'єднання?

Перш за все, ми маємо налагодити належний конструктивний соціальний діалог з органами державної влади. Нас цікавить законотворча діяльність, де ми маємо ініціювати відповідні зміни для істотного покращення ситуації в галузі. В нашій країні розроблено найкращими фахівцями і експертами відповідні програми розвитку авіаційної промисловості і оборонно-промислового комплексу країни. На сьогоднішній день нам хотілося б прийняти активну участь в цій роботі, адже саме роботодавцям доведеться виконувати завдання, закладені у ці програми, і тільки вони можуть сказати якими для цього є оптимальні шляхи.

По-друге, ми на сьогоднішній день маємо Постанову КМУ № 1156 від 30.12.2015 про відрахування 75% доходу державних підприємств до Державного бюджету України. Цей відсоток необхідно істотно зменшити, оскільки авіабудування – високотехнологічна галузь і наявність у неї оборотних коштів є дуже важливою складовою. Ми вже відправили листа-пропозицію…

По-третє, ми хотіли б домогтися аби у підприємств нашої галузі були певні преференції. І це не наша примха, а світовий досвід авіаційних держав. З цією метою варто запропонувати державі зменшити підприємствам податок на землю, запровадити пільгове кредитування тощо. Також надзвичайно важливо аби було державне замовлення на продукцію нашої галузі – літаки, ракети, вертольоти тощо. Світовий и зокрема європейський досвід демонструють, що авіаційна держава замовляє авіаційну продукцію насамперед для себе, а вже потім реалізує на зовнішніх ринках. Будь-який іноземний замовник в першу чергу запитує, чи експлуатується літак вітчизняного виробництва в нашій країні, чи закуповує Україна ракети власного виробництва? Відповідь на це питання – своєрідний індикатор для іноземних замовників. Фактично потрібно розуміти, що оборонне держзамовлення – вікно до експорту нашої продукції в інші країни світу.

— Ваша позиція щодо необхідності ведення соціального діалогу у тристоронньому форматі і його перспектив? Чи буде укладена Галузева Угода?

Галузева Угода необхідна однозначно, тут і сумнівів ніяких не може бути. Маючи за плечима майже 20 років досвіду роботи керівником стратегічних оборонних підприємств, я неодноразово спілкувався з трудовими колективами, профспілкою, і в цьому контексті виникало багато питань щодо умов праці, соціального забезпечення. І завжди нам допомагала Галузева Угода. Чому? Тому що чинним законодавством України врегульовані не всі питання, з якими щодня мають справу керівники підприємств, а Галузева Угода дає практичний механізм розв'язання таких питань. І головне, що керівник підприємства має правову підставу для цього – Галузеву Угоду, яка є невід'ємною частиною чинного законодавства. При будь-якій перевірці з боку контролюючих органів можна посилатися на норми Галузевої Угоди. Крім того, не секрет, що керівникам підприємств (особливо державним) необхідно створювати механізми стимулювання працівників аби запобігти витоку висококваліфікованих кадрів. І саме в Галузевій Угоді відображені такі механізми. Перспективи укладення Галузевої Угоди однозначно є!

— Є думка, що Галузева Угода, колективні договори – це рудимент радянського минулого, що вони вже не потрібні. Яка Ваша думка з цього приводу?

Я з цим категорично не погоджуюсь! Якщо ми прагнемо до європейського майбутнього, то маємо запозичувати найкращий досвід у цих питаннях. Також маємо брати приклад з найбільш економічно розвинутих країн світу. Досвід таких країн як Німеччина, Франція, Данія, Швеція, Японія, Туреччина та інших переконують нас у тому, що там не тільки діють такі угоди, але нам ще є до чого прагнути в контексті підвищення соціальних стандартів, а не навпаки!

— У чому роботодавці погоджуються з представниками Профспілки під час ведення переговорів по укладенню Галузевої Угоди, а в чому ні? Якими є принципові розбіжності по нормам проекту Галузевої Угоди?

Принципових розбіжностей між нашим Об'єднанням і Профспілкою авіабудівників України немає. Але важливо зрозуміти, що беручи на себе певні соціальні зобов'язання, керівники підприємств несуть високу персональну відповідальність. Ми ж не хочемо закладати в норми Галузевої Угоди заздалегідь невиконувані речі. І тут варто відмітити причину, з якої не так просто керівникам підприємств йти на різке збільшення соціальних гарантій. Це не їхнє небажання. Навпаки, вони зацікавлені в стабільній роботі трудових колективів, в належному соціальному кліматі. Проте, в умовах, коли немає чіткої стратегії розвитку галузі і кожного підприємства, коли у підприємств пропонується вилучати 75% їхнього прибутку, звідкіля візьмуться кошти на додаткові соціальні гарантії? І в цьому сенсі приємно те, що профспілкова сторона нас розуміє і підтримує наші ініціативи, направлені на належну організацію роботи галузі. Тобто проблема, як бачите, комплексна. І її потрібно вирішувати.

— Чи буде Об'єднання робити певні кроки щодо покращення технічної та технологічної політики в державі?

Враховуючи сучасні реалії, нам необхідно виходити на ринки Європи, Азії, Латинської Америки, Африки тощо. Першочергово і невідкладно наше Об'єднання має намір привернути увагу Президента України, Уряду, Верховної Ради України, всіх зацікавлених сторін, до необхідності прискореного розвитку авіаційної галузі України, з врахуванням (але не з примітивним копіюванням!) досвіду інших авіаційних країн. В цьому контексті я хотів би згадати слова нашого геніального авіаконструктора Олега Костянтиновича Антонова, який говорив: «Недостатньо робити літаки на рівні світових зразків. Треба бути попереду. Відставання подібне смерті». Тож коли ми будемо лише наздоганяти, то відстанемо від передових країн ще більше. Нам потрібно думати і дбати про майбутнє, а не лише про сьогоднішній день. Ми маємо багато напрацювань в цій сфері. Необхідно якнайшвидше затвердити програму розвитку авіаційної промисловості України. Найкращі фахівці галузі і країни розробили таку програму. Проте на державному рівні процес затвердження і імплементації цієї програми гальмується. Ми маємо докласти максимум зусиль для того, щоб забезпечити успішне майбутнє нашої галузі.

— Як Ви плануєте співпрацювати з іншими об'єднаннями роботодавців на всеукраїнському рівні, чи плануєте стати членською організацією найбільших авторитетних об'єднань?

Ми маємо намір співпрацювати з іншими об'єднаннями організацій роботодавців, як галузевої направленості так і загальнодержавного значення. У нас є багато спільних питань з іншими об'єднаннями роботодавців щодо економіки, промислового прогресу, виробничої діяльності, ведення соціального діалогу. Будемо співпрацювати з ними і запозичувати досвід для уникнення власних помилок.

Питання вступу до інших об'єднань наразі у нас не розглядалося, але якщо ми дійдемо висновків, що від цього авіаційна галузь тільки виграє, ми обов'язково ухвалимо відповідне рішення.

— Чи плануєте співпрацю з колегами і на міжнародному рівні? З якими саме?

Так, звісно. Сьогодні держава обрала європейський вектор, і ми теж маємо працювати у цьому напрямку. Але це не означає, що ті зв'язки, які були напрацьовані у нас з країнами Азії, Близького Сходу, Африки, ми будемо втрачати. Ні. Ми маємо розширювати коло співпраці. Я вже зустрічався з представниками роботодавців Польщі, яка є сусідньою для нас країною, і має великий досвід реформування економіки. На початку 90-х рр. ми мали майже однакові за впливовістю економіки, але з роками Польща вийшла вперед. Тому їхній досвід може бути корисним для нас.

— Що б Ви хотіли сказати тим роботодавцям, які коливаються чи варто їхнім підприємствам вступати до складу Об'єднання?

Причини для певних коливань з боку деяких роботодавців, звісно мають свою природу. Наприклад, багато підприємств входило до складу інших об'єднань роботодавців. Не стоїть питання – чи взагалі це потрібно, а просто в них є певні зобов'язання перед тими об'єднаннями, куди вони увійшли. Але я хочу акцентувати увагу на тому, що одне іншому не завадить. Крім того, ті об'єднання, про які ми говоримо, безпосередньо авіаційною промисловістю не займалися, вони не можуть на експертному рівні оцінити проблеми галузі і запропонувати шляхи вирішення. А наше Об'єднання це буде робити і вже робить. Часу на «розгойдування» у нас немає. Тому, демонструючи роботодавцям свою програму дій, ми отримуємо все більше прихильників, і відповідно тих, хто ще має сумніви, стає все менше.

— Ми знаємо, що Ви, коли були керівником державних підприємств, активно підтримували ідею проведення регулярних Спартакіад ПАУ та розвитку робітничого спорту на підприємствах галузі. На жаль, не всі керівники підприємств відвідували Спартакіаду і не всі розуміють важливість цього питання. Як Ви вважаєте, можливо варто в рамках проведення цьогорічної Спартакіади провести круглий стіл за участі представників Об'єднання, Профспілки, органів державної влади та ДК «Укроборонпром» на тему перспектив галузі? Керівники підприємств, з одного боку, зможуть взяти участь у Спартакіаді, підтримавши розвиток робітничого спорту, а з іншого, зможуть обговорити актуальні проблемні питання галузі.

Ідея хороша. Я був практично на всіх Спартакіадах ПАУ, у спортивних змаганнях брала участь команда мого підприємства, змагалися між собою працівники різних підприємств. Це і інженерно-технічні працівники, і керівники середньої ланки, і робітники. Під час Спартакіади вони завжди спілкувалися між собою, обмінювалися досвідом, заводили нові зв'язки, які потім допомагали їм у вирішенні виробничих завдань тощо. Фактично формувався своєрідний маленький кластер.

Чимало питань виробничого характеру вирішувалося присутніми керівниками підприємств в ході Спартакіади, на користь всіх підприємств галузі.

Тому ідею проведення такого круглого столу, під час якого ми б провели обговорення певних програмних документів, ситуації в галузі і шляхів її подолання, я підтримую і вважав би за доцільним на сьогодні вже приступити до її реалізації. Практика показує, що не завжди можна позитивно вирішити питання за офіційним столом переговорів.

Крім того, хотів би відмітити, що здорова сильна нація - це сильна економіка і потужне виробництво. Керівники підприємств знають, що під час епідемій хворіє багато працівників, що відображається і на виробничих планах, особливо коли необхідно виконати у чітко визначені терміни певний контракт. Досвід і наукові дослідження свідчать, що ті люди, що займаються спортом і фізичною культурою, хворіють значно менше.

До того ж, спортивні заходи дозволяють згуртувати трудовий колектив, зміцнити його прагнення до реалізації виробничих цілей і завдань.

— За останні роки життєвий рівень в країні сильно впав, а тому актуалізується питання необхідності посилення мотивації працівників, аби не було «відтоку мізків» з підприємств. Одним з кроків, який пропонується деякими експертами, є суттєве підвищення рівня заробітної плати – як мінімум вдвічі. Але пропонується реалізувати це за рахунок оптимізації чисельності працюючих. Яким чином, на Вашу думку, варто вирішити це питання? Невже тисячі людей будуть викинуті на вулицю аби інші отримали більшу зарплату? Чи це прогресивний шлях?

Сьогодні авіаційна промисловість є тією галуззю, яка завдяки заслугами керівників та трудових колективів підприємств найбільше зберегла свій економічний, технічний і кадровий потенціал.

Так, рівень життя сьогодні впав. І виходячи з цього, працівники намагаються заробити більше чи шляхом додаткових підробітків, чи через зміну роботи. З приводу скорочень можна багато дискутувати, але за нормальної ситуації вони можуть бути зумовлені лише змінами в організації виробничих процесів, пов'язаних із впровадженням нових технологій. Це придбання нового сучасного обладнання, створення нових ліній виробництва, механізація і автоматизація. Модернізація виробництва дає можливість збільшити продуктивність праці мінімум в 5 разів. Наприклад, на підприємстві, яким я керував, працювало за універсальними верстатами 100 працівників одного з цехів, але внаслідок заміни верстатів стали працювати 20. Це відкриває великі можливості збільшення продуктивності праці, збільшує конкурентоздатність нашої продукції, створює можливості для зростання розміру заробітної плати тощо.

Але треба наголосити, що інших людей ми не вивільняли, оскільки робота на підприємствах ОПК завжди знайдеться (наприклад, виготовлення цивільної продукції – товарів народного споживання). В авіаційних корпораціях інших країн виготовляють окрім основних і багато інших виробів народного споживання. І в таких випадках багато що залежить від органів місцевого самоврядування, які можуть замовляти продукцію цивільного призначення з використанням передових технологій, наприклад, ту ж медичну техніку, світлофори, зварювальні автомати, газові лічильники. Навіщо цю продукцію купувати закордоном, якщо ми здатні її виробляти самостійно і не гірше від конкурентів?

На жаль, на сьогоднішній день замовлення від держави, міст, селищ і сіл немає. І немає поки що розуміння того, що це потрібно робити. А якби ми виробляли свою продукцію, мали замкнуті цикли виробництва, принаймні в основних галузях, девальвація національної валюти не так сильно відображалася б на кишенях наших громадян. Курс долара та євро зростав би, а ціни на вітчизняну продукцію залишалися б незмінними. Але це за умови відсутності в ній імпортних складових.

Тому звільнити, скоротити працівників – легше за все. Завантажити виробництво, дати їм роботу – от головне наше завдання. Також потрібно шукати партнерів за кордоном, отримувати від них замовлення. І все це теж робочі місця.

Розв'язувати зазначені проблеми доводиться в надзвичайно важких умовах. Ми втратили ринки з північним сусідом і перед галуззю стоїть завдання №1 – глобальне імпортозаміщення. І в контексті сказаного варто наголосити на тому, що імпортозаміщення варто робити насамперед на наших підприємствах, а не відразу «бігти» купувати іноземне. Лише тоді, коли немає можливості організувати імпортозаміщення на вітчизняних підприємствах, можна шукати аналогічну продукцію у іноземних виробників.

Це один із основних шляхів, як забезпечити людей роботою. Крім того, ніхто не розглядає проблему звільнених людей в соціальному аспекті. Їм же треба за щось жити. А де вони візьмуть кошти на це? Нової роботи немає… Що далі? Це призведе до дестабілізації суспільства. Чи потрібно це країні? Тож необхідно про це думати глобально, а не лише з точки зору оптимізації виробництва.

У нас в галузі багато прикладів таких підприємств, які зберігають свій потенціал і шукають нові ринки збуту продукції – ДП «Антонов», ПАТ «Мотор Січ», ПАТ «ФЕД», ДП «ХМЗ «ФЕД», ПАТ «Вовчанський агрегатний завод» і багато інших.

Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України разом з Профспілкою авіабудівників України будуть боротися за збереження робочих місць, тим паче, що шляхи для цього є.

— Відсутність єдиного державного органу центральної виконавчої влади, який би координував і всіляко сприяв нашим підприємствам сильно позначається на їх роботі?

В Україні відсутнє не тільки міністерство чи інший центральний орган виконавчої влади, який би опікувався авіабудуванням, але і промисловою політикою загалом. Він мав би займатися розробкою планів розвитку галузі, аналізувати проблематику, брати участь у законотворчій роботі шляхом подання таких ініціатив до Кабінету Міністрів України, як суб'єкта законодавчої ініціативи, координував би роботу всіх наших підприємств різних форм власності, визначав би стратегію розвитку набагато років вперед, просував наш експорт за кордоном.

Такого органу на даний час немає. Хоча розуміння того, що такий орган повинен бути вже є, інша справа, що тривають дискусії між експертами, який статус він повинен отримати – міністерства, комітету чи агентства.

Але це не означає, що ми будемо чекати, поки буде створено такий державний орган і нічого не робити. Ми готові до співпраці з усіма, хто зацікавлений у збереженні і в подальшому розвитку гордості нашої країни – авіабудівної галузі. Найближчим часом ми активізуємо роботу в цьому напрямку з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України (зокрема щодо співпраці з Комітетом з просування імпорту), Міністерством оборони України, ДК «Укроборонпром», профільними Комітетами Верховної Ради України, народними депутатами тощо. Ми налаштовані на конструктивний соціальний діалог.

Бесіду вів Олександр ПАЛІЙ

Молодежная организация завода восстановит легендарный самолет

Тот, кто хоть раз побывал в Государственном Музее авиации, вспомнит, что среди множества уникальных экспонатов, заботливо собранных коллективом Музея и инициатором его создания – первым гражданским Министром обороны Украины, президентом Ассоциации «Укравиапром» Валерием Шмаровым, есть и самолет-легенда Як-3, принимавший участие в сьемках фильма «В бой идут одни старики».

Этот исторический самолет уже однажды восстанавливался силами подразделений ГП «ЗАВОД 410 ГА» - многолетнего и надежного партнера Государственного Музея авиации. Но за годы нахождения под открытым небом вновь нуждается в ремонте.

Генеральный директор ГП «ЗАВОД 410 ГА» **Сергей Подреза** на итоговом заседании совета молодежи 2015 г. предложил выполнение этой почетной миссии молодежной организации предприятия. И молодежная организация взяла под свое «крыло» Як-3.

Для того, чтобы самолет снова мог выглядеть также, как и в историческом фильме, предстоит выполнить целый комплекс работ, говорит лидер молодежной организации завода, главный метролог **Антон Смородин**. «Для нас просьба руководителя предприятия справиться с такой задачей – большая честь, ведь мы понимаем, что соприкасаемся с историей нашей Родины, что именно на таких самолетах наши предки осуществляли свои героические подвиги, не жалея своих жизней ради мира на нашей земле» - говорит Антон.

Выполнение работ идет полным ходом.

Валерий Бойко и **Геннадий Клыков**, сборщики-клепальщики цеха 7, говорят, что сейчас они восстанавливают поврежденную обшивку на рулях высоты, на фюзеляже и крыле. Привлекла их к данной работе молодежная организация завода и они с удовольствием согласились, поскольку такая возможность принять участие в восстановлении столь известного самолета выпадает не каждый раз.

Маляра цеха 6 **Фаина Овсиенко** и **Виктория Старовойтова** говорят, что за работы по восстановлению самолета они принялись с радостью, тем более, когда узнали с каким самолетом им предстоит работать.

По словам Антона Смородина все работы по восстановлению самолета Як-3 планируется завершить до 29.02.16г. После чего самолет-легенда снова будет находится на обозрении в Государственном музее авиации.

Поэтому, когда вы будете посещать Государственный музей авиации и любоваться самолетом Як-3 или когда будете вновь и вновь смотреть фильм Леонида Быкова «В бой идут одни старики», помните, что история продолжается, и ее создает нынешнее поколение.

Александр ПАЛИЙ

Для справки:

Большую помощь в работе над фильмом оказал маршал авиации, легендарный летчик Александр Покрышкин. Когда режиссёр фильма Леонид Быков напросился к нему на прием, чтобы добиться от него выделения для съемок настоящих самолетов времен войны, маршал поначалу отнесся к этой просьбе настороженно.

Слишком много в те годы выходило проходных фильмов о войне, чтобы маршал с ходу поверил в затею Быкова снять «нетленку». Он попросил оставить ему на несколько дней сценарий, чтобы поближе познакомиться с материалом. Но нескольких дней не понадобилось.

Буквально за одну ночь Покрышкин «проглотил» сценарий и распорядился выдать киностудии целых пять самолетов: четыре истребителя Як и чехословацкий 2-326, внешне похожий на Мессершмитт-109. Машины доставили на киевский аэродром «Чайка», где их перекрасили и придали им фронтовой вид.

Исполнилось 110 лет со Дня рождения О. К. Антонова

продолжение, начало - на 1 стр.

Почетными гостями на заседании были дочь и супруга Олега Константиновича Антонова, его близкие соратники.

Открывая мероприятие, Михаил Гвоздев в своем выступлении отметил, что Олег Константинович Антонов как выдающийся человек и авиаконструктор, оказал существенное влияние на развитие мировой авиации и нашей страны. Традиции Олега Константиновича находят свое воплощение в работе трудового коллектива ГП «Антонов» и в нынешнее время.

Современное поколение их чтит и приумножает.

Выступающие на научно-техническом совете его участники отмечали, что Олег Константинович Антонов был многогранной личностью. Выдающийся авиационный конструктор, талантливый инженер и ученый, неординарный руководитель, яркая личность, человек с большой буквы, художник, писатель, спортсмен − далеко не полный перечень отдельных сторон его личности, о котором говорили выступающие.

Как отметил Дмитрий Кива, Олег Константинович дорог нам во всем многообразии своего таланта – кроме научных и конструкторских работ по созданию планеров и самолетов, являющихся стержнем его творчества, большой интерес представляют его книги и статьи по различным направлениям деятельности человека, а также его произведения живописи.

Техніка весь час рухається вперед та знаходить нові рішення... При розробці будь-чого треба йти від необхідного до бажаного, від бажаного до припустимого. Тобто треба починати з найпотрібнішого, з того, без чого не можна обійтися.

Олег Антонов

Одной из важнейших черт творческой натуры Олега Константиновича являлось умение собрать и сплотить ученых, инженеров с целью исследования, разработки и создания новой авиационной техники. Именно благодаря этим его уникальным способностям и появилось конструкторское бюро, которое теперь носит его имя. Маленькая команда энтузиастов, с которой он начинал свои разработки, со временем превратилась в один из крупнейших авиационно-технических комплексов, известный сегодня всему миру.

Дмитрий Кива выразил уверенность в том, что фирма и дальше будет развиваться, создавать, проектировать и строить новые самолеты на новом техническом уровне и будет гордо нести имя «Антонов».

Анна Антонова, дочь талантливого авиаконструктора, профессор НАУ, кандидат технических наук, поблагодарила руководство предприятия и всех присутствующих за ту дань памяти и уважения, которую они оказывает ее отцу. Он отметила, что Олег Константинович был не просто основателем КБ, но и его успешным руководителем, генеральным конструктором на протяжении многих лет. За столь короткий срок ему удалось завершить целый «фейерверк» проектов – от маленьких до больших. Необходимо было не просто создать, но и освоить, и запустить в большие серии многие самолеты.

Олег Константинович был основателем еще девяти предшествовавших ГП «Антонов» фирм. Опыт, который он аккумулировал за время работы в них, он целиком и полностью вложил в развитие своего нового и самого успешного детища – КБ им. ОК. Антонова. В его книге «Десять раз сначала» как раз говорится об этом. Это небольшие рассказы Олега Константиновича о своих товарищах, о своем давнем увлечении планеризмом, о работе в большой авиации. Это книга воспоминаний. Но главное в ней то, что дает она интересный материал для раздумий вокруг очень важной для всех нас темы, которую коротко можно сформулировать так: человек и его профессия, его любимое дело.

Анна Олеговна подчеркнула, что как бы не было сейчас сложно всем в это непростое время, нельзя терять надежду в лучшее будущее. Ведь трудно было и раньше. Страна пережила и голод, и войны. И снова, и снова поднималась, покоряя новые высоты. Внутренний двигатель, позитивная энергия Олега Константиновича позволяла ему преодолевать все невзгоды. И мы должны этому у него учится. Это сейчас успех Олега Константиновича кажется всем естественным. А до этого было девять попыток. Но Олег Антонов никогда не опускал руки и это ему помогло. Поможет и нам.

Игорь Кравченко в своем выступлении акцентировал внимание присутствующих, что благодаря Олегу Константиновичу и была создана авиационная промышленность Украины, что характеризирует его еще как и гениального государственника. Таким был масштаб его деятельности. Его необыкновенное умение находить общий язык с людьми позволило Олегу Константиновичу Антонову сделать свои партнером, а затем и другом Александра Георгиевича Ивченко. Тоже самое можно сказать и о других руководителях отечественных предприятиях авиационной группы. Его гениальность и прозорливость позволили локализировать производство самолетов Ан в Украине. Порознь нельзя было достичь таких успехов, и он это понимал. Кроме того, ему удалось сохранить преемственность, что на примере многих промышленных предприятий страны демонстрирует, насколько это важно. Петр Балабуев и Дмитрий Кива продолжили великое дело О.К. Антонова, не позволили уничтожить КБ, смогли консолидировать трудовой коллектив и принять на себя высокую ответственность за судьбу отечественного авиапрома.

Зараз літак створюється великим колективом фахівців, але завжди починається з рисунка, першого ескізу майбутньої машини, який робить зазвичай сам Генеральний конструктор.

Олег Антонов

По словам Игоря Фёдоровича без поддержки государства невозможно развитие отрасли согласно темпам, которые перед нами сейчас ставит научно-технический прогресс. Все авиационные державы в той или иной степени оказывают поддержку своему авиапрому. Нет в мире фирм, которые бы начали производить самолеты сразу на продажу (имеется ввиду зарубежным заказчикам – ред.). Сначала самолеты начинают летать в стране-производителе. В США авиакомпании используют Боинги, а Европе – Аэробусы. Как утверждает генеральный конструктор ГП «Ивченко-Прогресс» у украинского рынка есть потребность минимум в 50 отечественных самолетах (это позволило бы не просто обеспечить авиапром заказами и работой, но и увеличить оборотные средства, что в свою очередь положительно могло бы отобразиться на серийном производстве самолетов- ред.).

«В авиации нет безразличных людей, ее развивают энтузиасты. Украина возродится как мощная авиационная держава, и все предпосылки для этого есть», – отметил Игорь Кравченко.

С докладами также выступили представители Национальной академии наук Украины, высших учебных заведений нашей страны.

Члены летных экипажей, ветераны − испытатели знаменитых «АНов» выступили с инициативой возвести в Киеве памятник Олегу Константиновичу Антонова. Ведь жизнь этого человека является источником восторженных воспоминаний, вдохновения и непрерывного стремления вперед, достойным примером для современной молодежи и будущих поколений.

По завершению заседания научно-технического совета всех ожидала интересная концертная программа, в ходе которой ее ведущий рассказывал присутствующим об интересных вехах из жизни талантливого авиаконструктора.

О жизни и творчестве выдающейся личности Олега Константиновича Антонова также рассказывает фильм «Имя на фюзеляже».

Александр ПАЛИЙ,

фото Кирилла ЛАТЫШЕВА

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: 02002, м. Київ, вул. Раїси Окіпної, 2, каб. 1202
тел: (044) 568-45-75,
факс: (044) 568-45-76
Електронна пошта редакції: aviabudivnyk@yandex.ru

Видруковано в ТОВ "Поліграфцентр". м. Київ, вул. Кирилівська, 86.
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2 500 примірників
ukrprofavia.org.ua

Реєстраційне свідоцтво: КВ №11645516 від 15.08.2006
Підписано до друку 17.02.2016р.
Замовлення № 3