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

Авіабудівник України

WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ № 17 (274), вересень 2018 року

СТРАТЕГІЮ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ УХВАЛЕНО. ЯК ДОВГО БУДЕМО ЧЕКАТИ НА ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПРОГРАМИ?!

Новітня крилата ракета успішно вразила ціль

Крилата ракета, яка розроблена ДККБ «Луч», що входить до складу ДК «Укроборонпром», успішно пройшла вогневі випробування, вразивши морську ціль на відстані у 100 км.

В ході випробувань були перевірені льотні характеристики та всіх систем ракети, включаючи високоточну систему наведення. Пуск нової ракети, яка призначена для знищення наземних та морських цілей, пройшов на півдні Одеської області.

«Секретар РНБО і керівник «Укроборонпрому» доповіли про успішний пуск української крилатої ракети. Триває успішне випробування вітчизняних крилатих ракет, здатних знищувати будь-які морські та наземні цілі й забезпечити надійну оборону Чорноморського та Азовського узбережжя, вражаючи ворожі плавзасоби на відстані до 300 кілометрів. Продовжуємо зміцнювати обороноздатність наших Збройних Сил», — заявив Президент України **Петро Порошенко**.

Створення нової крилатої ракети є важливим елементом значного підвищення ефективності берегової оборони, яка отримає зброю, здатну знищувати противника на до цього недосяжних відстанях.

«Українські крилаті ракети здатні забезпечити надійну оборону Чорноморського та Азовського узбережжя, вражаючи ворожі плавзасоби на відстані до 300 кілометрів, за потреби, навіть в портах їх базування», — наголосив **Олександр Турчинов**.

Зазначимо, що ця крилата ракета розроблена ДККБ «Луч» у рамках стратегічної програми «Ракетний щит», та виробляється у тісній кооперації з іншими підприємствами «Укроборонпрому» та іншими представниками оборонно-промислового комплексу.

Прес-служба ДК «Укроборонпром»

Державні нагороди

Указом Президента України № 241/2018 «Про відзначення державними нагородами України з нагоди Дня незалежності України» за значний особистий внесок у державне будівництво, соціально-економічний, науково-технічний, культурно-освітній розвиток України, вагомі трудові здобутки та високий професіоналізм нагороджено **орденом «За заслуги» III ступеня**:

Качаєва Миколу Аркадійовича — заступника генерального директора — головного конструктора державного підприємства «Державне Київське конструкторське бюро «Луч»;

Матвєєва Миколу Олексійовича — головного конструктора — начальника відділу державного підприємства «Державне Київське конструкторське бюро «Луч».

Вітаємо нагороджених і бажаємо їм подальших успіхів у роботі! АУ

Передруковується за згодою автора і «Економічної правди»

«Хроніка пікіруючої галузі, або Як Україна втрачає літакобудування

Редакція «АУ» продовжує цикл публікацій про проблеми галузі. Закликаємо галузевих експертів взяти участь у дискусії на сторінках газети.

Шість доказів того, що у України дуже мало шансів залишитися в десятці авіаційних держав світу.

У червні 2018 року на сайті Кабміну була опублікована „Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року“.

Україна входить до десяти країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки, проте такого документа у вітчизняних літакобудівників не було упродовж восьми років.

Після закінчення дії „Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року“ нові програми не ухвалювалися. Та й раніше на такі державні програми не вистачало коштів. За 2002–2007 роки згаданий документ було профінансовано лише на 19,8 %.

Закінчення читайте на стор. 2

Листопад 2017. На виставці Dubai Air Show «Антонов» презентував два транспортні літаки — літак-демонстратор Ан-132Д і військово-транспортний літак короткого злету та посадки Ан-70

Розпочалась підготовка проекту Галузевої Угоди на наступний період

4 вересня п.р. відбулось засідання робочої групи від Профспілки з підготовки проекту нової Галузевої Угоди авіаційної промисловості України. Робоча Група опрацювала проект нової Галузевої Угоди на основі пропозицій, що надійшли від ПО ПАУ для розгляду 18 вересня п.р. на Президії ЦК ПАУ. Наступне засідання робочої групи відбудеться в жовтні п.р. перед засіданням ЦК ПАУ. АУ

152-мм снаряди від ДАХК «Артем»: розпочато постачання до ЗС України

152-мм снаряди для «Гіацинту» від ДАХК «Артем», що входить до складу ДК «Укроборонпром», успішно пройшли визначально-відомчі випробування. Завершальний етап випробувань пройшов на військовому полігоні у Чернігівський області, під час якого було здійснені постріли на максимальну дальність, які довели відповідність снаряду всім вимогам. А за результатами всіх випробувань, які стартували ще на початку цього року, було прийнято рішення щодо постачання нових снарядів до українського війська.

«Нині ДАХК «Артем» переходить до серійного виробництва 152-мм снарядів, які вже найближчим часом будуть постачатись до українського війська. Наступний наш крок — у короткий термін перейти до виробництва снарядів і для інших артилерійських систем у калібрах від 100-мм, до натівського калібру у 155-мм», — заявив Президент України **Петро Порошенко**.

Необхідно зазначити, що виготовлення боєприпасів для «Гіацинту» є першим етапом у цільовій програмі, затвердженій Президентом України. На наступних етапах отриманий досвід та відпрацьовані технологічні та виробничі процеси дозволяють

у короткий термін перейти до виробництва снарядів і для інших артилерійських систем у калібрах від 100-мм, до натівського калібру у 155-мм.

У виробництві цих снарядів, окрім ДАХК «Артем», беруть участь і інші підприємства «Укроборонпрому», які відповідальні за виготовлення порохів, вибухових речовин та бойове спорядження снарядів. Наявні потужності випускати до 18 тисяч снарядів за рік. Окрім того, у ДАХК «Артем» передбачено значне розширення виробничих потужностей, що дозволяє збільшити випуск снарядів до 360 тисяч на рік. Це повністю перекриває всі потреби українського війська, як наявні, так і перспективні.

Прес-служба ДК «Укроборонпром»

Хроніка пікіруючої галузі, або Як Україна втрачає літакобудування

Закінчення. Початок на стор. 1

Літаки Fokker в Австралії на фоні гіганта Ан-225 «Мрія»

Брак підтримки призвів до зупинки серійного виробництва літаків, відставання галузі від світового рівня в науково-дослідній, проектній та виробничій сферах, скорочення кількості фахівців.

З 2016 року в країні не побудовано жодного серійного літака. У радянські часи щороку тільки на Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві та державному підприємстві Київський авіаційний завод „Авіант“, який нині входить до складу ДП „Антонов“, випускалося близько 200 літаків.

Отже, сам по собі факт появи стратегії є позитивним явищем. Це свідчить про те, що влада пам'ятає про існування в Україні авіабудування і намагається його відродити. Втім, ухвалений Кабміном документ навряд чи дозволить зберегти лідерські позиції на світовому ринку літакобудування.

Є кілька причин, які на це вказують.

НА ЧОМУ ҐРУНТУЄТЬСЯ ПЕСИМІЗМ

Перше. Незрозуміло, чому стратегія розрахована на такий короткий термін — лише на чотири роки. Фактично вона охоплює три роки, бо у 2018 році не передбачається виділення коштів на авіабудування з бюджету. Якщо їх навіть і виділять, що малоймовірно, то літакобудівники вже не зможуть їх освоїти у 2018 році.

Чому стратегія виявилася такою короткостроковою, у прес-службі Мінекономіки, а саме це міністерство розробляло документ, автору не пояснили.

Друге. Документ декларативний і, скоріше за все, був написаний для формальної „галочки“, а не для порятунку високотехнологічного виробництва.

„Стратегія повинна базуватися на чітких планах просування нинішньої або нової техніки. У нових розробках необхідно забезпечити чітке фінансування першої партії коштом держзамовлення або із залученням стратегічного партнера.

Лише після обкатки можна доводити, що техніка має конкурентні переваги. Лише тоді можна розраховувати на попит. Потрібно знайти чітку нішу“, — каже керівник аналітичного відділу інвестиційної компанії Concorde Capital **Олександр Паращій**.

За його словами, стратегія не містить шляхів виходу галузі на задані параметри, у ній нема розуміння ринку і плану його завоювання. Науково-дослідних робіт, сертифікації та інвестицій в імпортозаміщення для цього замало. „На зовнішнє фінансування з такою концепцією важко розраховувати“, — наголошує експерт.

Документ також потребує низки уточнень. В „Укроборонпромі“ підкреслюють, що слід переглянути пільги для завезення в Україну іноземних регіональних літаків, які є прямими конкурентами пасажирським літакам ДП „Антонов“, та підтримати заходи із заміщення російських деталей українськими.

Третє. Галузь після ліквідації у 2014 році Мінпромполітики не має єдиного державного органу управління. Після розпаду СРСР Росія стала спадкоємницею Міністерства авіаційної промисловості, де збереглися всі служби.

Мінекономіки має лише відділи суднобудування та авіабудування. Виходить, що частина авіабудівних підприємств підпорядкована Мінекономіки, а інша — концерну „Укроборонпром“ та Фонду держмайна. Є і приватні гравці. Тож, скоріше за все, слабкість стратегії пояснюється роздрібненістю фахових спеціалістів.

БЕЗ УКРАЇНСЬКИХ ВЕРТОЛЬОТІВ

Четверте. Влада породжує законодавчі розбіжності. Так, стратегії відродження вітчизняного авіабудування суперечить ратифікована 7 червня 2018 року парламентом угода між Україною і Францією щодо офіційної підтримки створення єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні.

Закон знищує вертольотобудування в Україні. Він передбачає отримання Україною 475 млн. євро кредиту на закупівлю у французького постачальника Airbus Helicopters вертольотів для Держприкордонслужби, Нацполіції та Нацгвардії.

„Проект ініціював Кабмін, Верховна Рада розглянула його поспіхом, без належного обговорення можливих ризиків, з формальним проходженням комітетів, без опрацювання і погодження із соціальними партнерами, не кажучи про громадськість“, — пишуть у листі президенту представники Профспілки авіабудівників України — ПАУ — і закликають його ветувати цей закон.

Придбання французьких вертольотів — лише частина витрат державного бюджету. У вісім-десять разів більше коштуватимуть для держави подальші експлуатація та обслуговування машин, підготовка пілотів.

Також доведеться будувати ангари для зберігання техніки та утримувати їх, тоді як вітчизняні вертольоти цього не потребують. Тим самим буде поставлено під сумнів перспективу розгортання вертольотобудування в Україні.

Натомість французи у схожій ситуації вчинили інакше. Свого часу вони відмовилися від закупок одного з найкращих у своєму класі українського літака Ан-70 на користь ще тільки проектованого компанією Airbus літака A400M.

Так само вчинила Польща, яка у схожій ситуації відмовилася від французьких вертольотів. Країна скасувала схожу угоду через ризики для виробництва польських вертольотів компанії PZL Swidnik.

ПЛЮС ДЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЯ

П'яте. Відсутність підтримки вітчизняних літакобудівників з боку держави в умовах, коли більшість авіабудівних компаній світу таку допомогу отримують.

За даними „Укроборонпрому“, держава не фінансує авіабудування в Україні уже п'ять років. При цьому із затвердженої стратегії зникли цифри щодо підтримки галузі, які були у схваленому в травні проекті. Прогнозний обсяг фінансування перевищував 23 млрд. грн, з яких 30% — з державного бюджету.

Самостійно залучати гроші державні підприємства не можуть через високі відсотки комерційних банківських кредитів, необхідність залучати значні кошти на тривалий строк та складний механізм одержання державних гарантій.

Натомість провідні авіабудівні країни підтримують свої високотехнологічні проекти. Між лідерами ринку з приводу державних субсидій навіть точаться суперечки. Так, з 2005 року США і Євросоюз подають офіційні скарги до СОТ, звинувачуючи один одного в незаконному субсидуванні літаків Airbus та Boeing.

Два новітні лайнери лідерів авіабудування створені за широкої підтримки держав. Ця підтримка здійснюється і на загальнодержавному, і місцевому рівнях. За оцінками преси, Airbus A380 отримав 12 млрд. євро, Boeing-787 – 32 млрд. дол.

Механізми державної підтримки також використовують канадський Bombardier і бразильський Embraer. Перший просуває державне експортне агентство Канади, другий — Національний банк економічного і соціального розвитку. Негативні для країн рішення СОТ щодо Embraer і Bombardier, як і у випадку з Boeing та Airbus, не означають, що компанії перестали отримувати підтримку з боку своїх держав. Бразильці, наприклад, не згорнули програму, як цього вимагало рішення СОТ, а лише збільшили відсоткову ставку за кредитами.

ОБЕРЕЖНО, ХОЛДИНГ!

Шосте. Існуванню літакобудівної промисловості загрожує створення холдингу на базі підприємств галузі. Один з основних заходів стратегії — це реорганізація ДП „Антонов“ з подальшим утворенням однойменної державної холдингової компанії.

У документі нема подробиць, проте деякі нюанси автор дізналася в „Укроборонпромі“, який ініціював корпоратизацію ДП „Антонов“ у травні 2017 року.

Для початку парламент повинен ухвалити проект закону „Про особливості перетворення державного унітарного комерційного підприємства літакобудівної промисловості в акціонерне товариство“. Цей документ розробили фахівці „Укроборонпрому“ і надіслали його в Мінекономіки.

Після перетворення ДП „Антонов“ на публічне акціонерне товариство з'являться передумови для утворення навколо нього холдингу. Планується, що до нього увійдуть державні та приватні авіабудівні підприємства із суміжних галузей.

В „Укроборонпромі“ впевнені, що організація холдингу дозволить провести незалежний аудит підприємства, його матеріальних та нематеріальних активів і створити прозору сучасну структуру управління з незалежною наглядовою радою. Однак законодавство дозволяє це робити і без таких масштабних перетворень.

Чиновники Мінекономіки посилаються на міжнародну практику, згідно з якою підприємства галузі працюють у формі холдингів. У Професійній асоціації корпоративного управління — ПАКУ — переконують: не все так однозначно.

Наприклад, у США холдингів майже нема. У 1937–1938 роках одним із засобів подолання Великої депресії президент Рузвельт вважав боротьбу з холдингами, у яких легко приховувати реальні прибутки та ухилятися від сплати податків.

Нині жодна з 500 найбільших компаній США не є частиною холдингів. У Японії — навпаки: там економіка тримається на гігантських холдингових утвореннях.

„В Україні не сформована позиція щодо холдингів. Закон про холдинги застарів. Він створювався для управління державними підприємствами, приватний бізнес цей його не використовує. Складно навести приклад будь-якого ефективного державного холдингу“, — каже голова правління ПАКУ **Олександр Окунєв**.

Є також підозри, що в процесі створення холдингу можуть навмисно загубитися важливі підрозділи ДП „Антонов“.

Так, в проекті розробленого ДК „Укроборонпром“ проекту Закону „Про особливості перетворення державного унітарного комерційного підприємства літакобудівної промисловості в акціонерне товариство“ немає, наприклад, положення, яке передбачає, що все майно, яке на початку корпоратизації є на балансі підприємства, увійде до його статутного капіталу.

Така правова норма, зокрема, запобігла б відокремленню від ДП „Антонов“ його основного годувальника — компанії „Авіалінії Антонова“, яка фактично створила ринок перевезення великогабаритних нестандартних вантажів у світі, а недавно брала участь у запуску компанією Ілона Маска ракетоносія Falcon Heavy.

Неодноразові спроби відколоти це підприємство періодично відбуваються з 2005 року.

ХТО ЗАХИСТИТЬ АВІАБУДІВНИКІВ

Казка „Аліса в країні чудес“ дає гарну пораду тим, хто прагне виробити правильну стратегію: потрібно йти туди, куди хочеш потрапити, інакше блукатимеш колами.

„Стратегія є більше дорожньою картою, у якій передбачені певні заходи щодо відродження українського авіабудування. На її основі вже у 2018 році треба розробити та затвердити важливіші документи: концепцію державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2018–2022 роки і саму програму. Це непросто“, — говорить голова ПАУ **Ярема Жугаєвич**.

За його словами, програма мусить містити акцент на експортну орієнтацію галузі з певними державними гарантіями, знімати з підприємств перепони в адмініструванні, передбачати створення державної лізингової компанії. Також на найближчі два-три роки галузі потрібне „страхування“ у вигляді держзамовлення.

Ще одна серйозна проблема літакобудівників — вичерпання наукових розробок. Для створення літака потрібні передові рішення, що базуються на новаціях та конструкторських і технологічних знахідках. Проте робота з профільними інститутами щодо авіаційних матеріалів та технологій недостатня.»

Вікторія БОНДАРЧУК,
журналіст

В ЦЕНТРІ УВАГИ

«Кубок Черного моря–2018». Фэдовские яхтсмены заняли второе место

Вновь заводская команда яхты «Барс» вернулась с соревнований с победой. Наши яхтсмены заняли второе место в открытой парусной регате «Кубок Черного моря-2018», которая проходила в столице украинского парусного спорта — городе Одесса.

С 22 по 26 августа в пяти крейсерских гонках участвовали спортсмены из Киева, Харькова и Одесской области, где этому виду спорта уделяется очень большое внимание. К слову, наша команда единственная на этих соревнованиях представляла свое предприятие — машиностроительный завод «ФЭД». В основном в соревнованиях участвовали частные лодки.

За пять дней прошло пять крейсерских гонок. Первая — протяженностью семьдесят миль — прошла ночью при сильной волне и штормовом ветре. Но это не помешало нашим яхтсменам справиться с поставленной задачей. Оставшиеся четыре гонки проходили в благоприятных погодных условиях: при легком ветре и небольшой волне, что также способствовало хорошему результату.

Вручая заслуженную награду капитану «Барса» **Олегу Каплуну**, организаторы регаты выразили большую благодарность заводской команде за участие в соревнованиях, подчеркнув, что харьковчане, у которых нет возможности тренироваться на морских просторах, показали такой высокий результат, оставив позади яхтсменов из Одессы.

По словам Олега Каплуна, второе место в парусной регате, это, безусловно, заслуга всех наших спортсменов. Но отдельной благодарности заслуживает руководство предприятия в лице директора **Д.А. Леонова**, его заместителя **В.П. Апухтина** и, конечно же, нынешнего заместителя генерального директора ГК «Укроборонпром» по авиастроению **А.Ю. Пащенко**, который, будучи руководителем ГП «ХМЗ «ФЭД», выделил средства на восстановление яхты и подготовку спортсменов.

Большую благодарность яхтсмены выражают и водителю 36 цеха **Эдуарду Николаевичу Шмараеву**, он благополучно доставил яхту к месту проведения регаты.

С приходом осени будет закрыт сезон парусного спорта. На следующий год заводские спортсмены приглашены для участия в Чемпионате Украины, а также в Кубке «Кор Каролина», который пройдет в Болгарии. Гонка по традиции будет посвящена болгарину, который в одиночку совершил на яхте класса «Картер-30» кругосветное путешествие.

Инна ПИДЯК,
главред газеты «Фэдовец»

ДП «ЗАВОД 410 ЦА» приймає делегацію представників підприємств авіаційної галузі Китаю та України

30 серпня 2018 року на Державному підприємстві «ЗАВОД 410 ЦА» відбулась ділова зустріч з представниками підприємств авіаційної галузі Китаю, України та ДП ДГЗІФ «Укрінмаш».

В рамках ділової зустрічі розглянуто можливість співпраці в галузі цивільної авіації. Провідні спеціалісти підприємства ознайомили делегацію з виробничими цехами та технічними можливостями заводу. АУ

Гордость родителей

Одна из замечательных заводских традиций — накануне нового учебного года поздравлять родителей, чьи дети предыдущий учебный год окончили на «отлично». Этот год, несмотря на финансовые трудности, не стал исключением. 30 августа в профсоюзном комитете состоялась встреча, на которой родителям отличников были вручены премии, чтобы, как сказал председатель профкома **В.Т. Тындик**, они смогли купить своим детям подарочки к 1 сентября.

«В успехах ваших детей, безусловно, большая ваша заслуга, — подчеркнул Владимир Тихонович. — Понятно, сколько труда, энергии и сил уходит на их воспитание. Благодаря родительской заботе, любви и терпению дети достигли таких результатов в учебе. Пусть они растут здоровенькими на радость вам, успешными, счастливыми, всего им самого хорошего. И чтобы и в дальнейшем они радовали родителей своими успехами, заботой и вниманием».

Дети-отличники: **Терентьев Игорь, Синица Роман, Шовкопляс Руслана, Палиенко Алина, Иванов Даниил, Сороквашина Доминика, Усатенко Руслан, Евтушенко Полина, Калюжный Федор, Кислый Максим, Доленко Валерия, Кривонос Алексей, Каминер Александр, Подгорная Анастасия, Котов Роман, Сокольников Федор, Соловьева Анастасия, Заика Анастасия, Пасечник Анастасия**.

Поздравляя родителей отличников, председатель культмассовой комиссии профкома **А.Н. Ена**, заместители председателя профкома **И.Ю. Величко** и **В.В. Степаненко** пожелали, чтобы дети были здоровыми, успешными, счастливыми. Чтобы они наслаждались беззаботным детством, а к окончанию школы определились со своими будущими профессиями и были предметом гордости. А также светлого и прекрасного будущего в мирной Украине!

Поблагодарив за внимание и подарки, родители также высказали слова благодарности за мероприятия, которые проводятся на предприятии с участием детей, за путевки в лагеря и за прекрасные новогодние утренники.

Надежда ФАНИНА,
газета «Фэдовец»

Укроборонпром представив свої розробки на міжнародній виставці MSPO-2018 у Польщі

ДК «Укроборонпром» представляє свої розробки на 26-й міжнародній виставці оборонної промисловості MSPO-2018, яка відкрилася 4 вересня п.р., у польському місті Кельце.

Чимало експонатів на стенді — виробництва ДАХК «Артем»: протитанкова керована ракета «Комбат» калібру 125 мм, авіаційні керовані ракети Р-27Р та Р-27ЕТ, некеровані авіаракети РС-80КО. Від ДП «Машинобудівна фірма «Артем» — комплекси активного захисту «Заслон» та «Заслон-Л», термобаричні гранати РГТ-27С та РГТ-27С2. А Державне Київське конструкторське бюро «Луч» представляє у Польщі легкий переносний ракетний комплекс «Корсар».

Зазначимо, що військово-технічне співробітництво України та Польщі має важливе значення для підвищення обороноздатності обох країн та для посилення конкурентності на зовнішніх ринках. Одним із вдалих прикладів є спільний проект зі створення системи залпового вогню ZRN-01 Stokrotka. Ця зброя стала результатом співпраці ДК «Укроборонпром» з одним з найбільших приватних об'єднань польського оборонно-промислового комплексу WB Group. У ході MSPO-2018 заплановано низку зустрічей та переговорів щодо стратегічної співпраці українських та польських оборонних підприємств.

MSPO — щорічна найбільша виставка досягнень оборонної промисловості у Польщі та Центральній Європі. Вона організовується та проводиться під патронатом президента Республіки Польща. Україна бере участь у заході з 2014 року. АУ

СПІВЧУТТЯ

Висловлюємо свої щирі співчуття голові ПО ПАУ на ХДАВП **Михайлу Васильовичу Погорєлову**, його рідним та близьким з приводу важкої втрати — смерті дружини **Віри Сергіївни**.

Розділяємо разом з Вами біль втрати. Нехай світла пам'ять про Віру Сергіївну назавжди залишиться в серцях близьких та знайомих.

Центральний Комітет Профспілки авіабудівників України,
Об'єднання профспілок Харківської області
Харківська обласна організація ПАУ, Асоціація «Укравіапром»,
Об'єднання організацій роботодавців авіаційної
промисловості України, Редакція газети «Авіабудівник України»

Реєструйся на веб-порталі Пенсійного Фонду України!

Хочеш знати, чи перерахував роботодавець за тебе внески до Пенсійного Фонду? Скільки маєш страхового стажу? Або без черг отримати відомості із своєї пенсійної справи? Тоді реєструйся на веб-порталі Пенсійного Фонду України!

Вже кілька років працює електронний Веб-портал ПФУ. Зареєструвавшись на цьому порталі, кожна застрахована особа (працівник або пенсіонер) має змогу бачити в «особистому кабінеті» дані про свій страховий стаж, перелік страхувальників, контролювати свою зарплату та пенсію тощо.

Працівникам, для впевненості, що роботодавець правильно і вчасно сплачує єдиний соціальний внесок, портал дає можливість регулярно перевіряти інформацію, яка накопичується в системі персоніфікованого обліку. Адже, про помилку може стати відомо тільки в процесі оформлення пенсії і виправляти її буде пізно. Тим паче, 1 січня 2022 року пенсія буде призначатися лише за даними персоніфікованого обліку. Отже, на порталі можна постійно контролювати свого роботодавця.

Пенсіонери мають змогу переглядати свою пенсійну справу, бачити розмір своєї пенсії та формулу, за якою вона розрахована, записатись на прийом до фахівця не виходячи із дому. Це дуже зручно!

Окрім того, на порталі надається багато корисної інформації з питань пенсійного страхування, бланки документів, інструкції щодо їх заповнення.

Як зареєструватися?

Для реєстрації на веб-порталі необхідно прийти до управління Пенсійного Фонду України за місцем проживання. При собі мати паспорт та ідентифікаційний код. Після чого видається спеціальний код, який потрібний для реєстрації на сайті порталу. Зайшовши на сайт веб-порталу ПФУ http://portal.pfu.gov.ua, вибравши пункт меню «Реєстрація на порталі», потрібно заповнити реєстраційну форму. Далі на електронну адресу надійде лист, потрібний для підтвердження реєстрації. Після підтвердження, з веб-порталу, надходить повідомлення про успішне закінчення реєстрації.

Також можна зареєструватись за електронним цифровим підписом (ключем ЕЦП).

Реєструйся! Контролюй! Будь впевненим!

Каріна ПЛАХОВА,
відділ правової роботи ВА ЦК ПАУ

ДНІ НАРОДЖЕННЯ У ВЕРЕСНІ

1 ВЕРЕСНЯ
ЛЄСКОВА Наталія Миколаївна
Голова ПО ПАУ на ДП «МФ «Артем»

2 ВЕРЕСНЯ
СМЕТАНІНА Ольга Федорівна
Зав. відділом соціально-економічного захисту ВА ЦК ПАУ

6 ВЕРЕСНЯ
ГАВШИН Віктор Тимофійович
Ветеран ПАУ

6 ВЕРЕСНЯ
ЛАЗОРИК Віталій Михайлович
Директор ДП «ЗВВО»

16 ВЕРЕСНЯ
ДУДНИКОВ Олександр Сергійович
Директор ЗАК імені О. Г. Івченка

21 ВЕРЕСНЯ
АНТОНЕНКО Олександр Анатолійович
Голова правління – директор ПРАТ «ВАЗ»

26 ВЕРЕСНЯ
ПРИХОДЬКО Віктор Романович
Голова правління – директор АТ «УХЛ-МАШ»

26 ВЕРЕСНЯ
СНІЦАРУК Ольга Семенівна
Голова ПО ПАУ у ТОВ «Київавіапроект»

30 ВЕРЕСНЯ
ЄФРЕМОВ Юрій Іванович
Ветеран ПАУ

Друкується за інформацією управління справами виконавчого апарату Центрального Комітету ПАУ

КАДРЫ ВОЛЧАНСКОГО АГРЕГАТНОГО ЗАВОДА

Я нашла себя на заводе. Завод для меня – всё!

Ольга Лемешко связала свою жизнь с Волчанским агрегатным заводом почти девчонкой. Точнее будет сказать, жизнь их связала. Да так крепко, что вот уже тридцать пять лет идут они рука об руку — она и завод, как бы странно ни звучала эта фраза. Они были рядом во все времена: когда завод развивался и обрел имя на рынке, когда переживал трудности, и когда получал новое развитие.

Но сначала семнадцатилетняя винничанка приехала в Харьков поступать в машиностроительный техникум. Но не прошла по конкурсу и пошла учиться в ПТУ-10 на токаря. Выучившись, стала работать на заводе «Турбоатом» токарем-револьверщиком. Иногда с подругой приезжала в Волчанск. Тут и познакомилась с будущим мужем, который работал на обувной фабрике рубщиком кожи. Вскоре поженились, и Оля переехала жить в Волчанск. А где работать токарю-револьверщику? Конечно, на агрегатном заводе. Вот и 6 июня 1983 года пришла сюда работать по специальности в цех № 16.

Хоть и была тогда еще совсем девчонкой, но производственный опыт уже имела — так что освоилась быстро: и задания на отлично выполняла, и в коллектив вписалась.

— Мне в те времена было работать легко и интересно, — вспоминает Ольга Петровна. — Атмосфера благоприятствовала. Было очень много молодежи. — Мы друг друга поддерживали, общались. Хотя загруженность работой была большой — в две-три смены работали. До 3000 за смену различных гаек, болтов, заглушек довелось вытачивать. Справлялись… Хорошо работали.

Вообще работа на револьверном станке весьма своеобразна: на нём изготавливаются большие партии однотипных деталей, таких как винты, болты или гайки. При работе со столь мелкими деталями нужно быть очень внимательным и сосредоточенным.

За небольшими револьверными станками, которые потому и принято считать «женскими», работали

в основном женщины, и только работу наладчика выполнял мужчина.

Он готовил резцы и вставлял их в оправки, а в остальном мы сами настраивали оборудование и изготавливали детали по чертежам. Сейчас некоторые вчерашние девчонки, с которыми мы вместе начинали, продолжали и побеждали — уже на других должностях или не работают на заводе, достойны отдельной публикации, можно о каждом написать.

В цехе Ольга проработала несколько лет, а потом ушла в декретный отпуск по уходу за ребёнком. Родила сына Егора (который, кстати, сейчас работает на заводе в том же шестнадцатом цехе, где начинала мать, наладчиком).

После «декретного» стала работать распределителем работ в цехе, где начальником был **Михаил Лещук,** заместителем начальника **Владимир Матусевич**. Носила детали на покраску и с покраски, на вулканизацию, вела их учет. Трудилась на совесть. И завод отблагодарил ее по достоинству — ордером на трехкомнатную квартиру. Все по чести.

Ну а дальнейшая производственная судьба Ольги Петровны была связана с отделом № 14, где она работала кладовщицей, принимая и распределяя по цехам металл. Тонны металла. Это была еще та ответственность. Справлялась и тут.

Одновременно успела заочно окончить техникум механизации сельского хозяйства. А с 2003 года стала работать в 22 цехе маляром. За полтора года повысила свою квалификацию, пройдя за минимальный срок учебу и соответственно достигнув 3, 4 и 5 разрядов.

За отличную работу была занесена на цеховые доски почета.

— Я очень благодарна заводу и всем, с кем довелось тогда работать, — говорит Ольга Петровна, — я получила настоящую рабочую закалку, которая позволяла мне выживать даже в очень трудное время. Много добрых слов могу сказать и о наших руководителях цехов. Удивительные стратеги, умели зажечь, умели вести. Особенно хочу выразить благодарность **Любови Денисовне Скубак**, которая всегда меня поддерживала и как производственник, и как человек. 2 июня она праздновала свое 80-летие, с чем мы ее всей семьей и поздравили. Вы знаете, я счастлива, что попала на завод. Не знаю, как иначе бы все сложилось.

И сейчас я работаю в хорошем крепком коллективе. Так что у меня все отлично. А благодаря заводу не только получила комфортную квартиру, но и по льготным путевкам профсоюза побывала в домах отдыха и санаториях в Миргороде, Саках, Роще. А все свободное время посвящаю своим любимым внуками, которых у меня двое. Так что я нашла себя на заводе. Завод для меня — всё!

Да, Ольгу Петровну Лемешко можно зачислить к числу тех заводчан, которые безоговорочно преданы заводу, своему подразделению. За долгие годы непрерывного труда предприятие для нее стало родным, с которым «они идут рука о руку» — она и завод.

Игорь ЗАХАРОВ,
газета «ВАЗ-ИНФО»

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 і видавець:
Профспілка авіабудівників України
Головний редактор:
Олександр Палій
Верстка:
Олександр Павленко
Відповідальний за випуск:
Олександр Палій

Поштова адреса редакції:
02002, м. Київ,
вул. Раїси Окіпної, 2, каб. 1203
Тел.: (044) 568-45-74,
факс: (044) 568-45-76
Електронна пошта редакції:
aviabudivnyk1@gmail.com

Видруковано в ТОВ «Мега-Поліграф»
м. Київ, вул. Марка Вовчка, 12/14
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2 500 примірників
www.ukrprofavia.org.ua

Реєстраційне свідоцтво:
КВ 11645-516Р
від 15.08.2006 р.
Підписано до друку 07.09.2018 р.
Замовлення № 18