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

Авіабудівник України

WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ № 22 (303), листопад 2019 року

Відбулася зустріч представників Профспілки із заступником генерального директора Державного концерну «Укроборонпром» Русланом Коржем

11 листопада п.р. відбулася зустріч заступника генерального директора Державного концерну «Укроборонпром» з авіа- та ракетобудування **Руслана Коржа**, Голови ПАУ **Яреми Жугаєвича** та голів ПО ПАУ на ДП «Антонов» — **Віктора Гуски**, Харківському державному авіаційному виробничому підприємстві — **Михайла Погорєлова**, Виробництва ДП «Антонов» — **Анатолія Коротенка**, ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД» — **Володимира Тиндіка** та ДП «Івченко-Прогрес» — **Дениса Архипова**. Участь у зустрічі взяла **Каріна Плахова**, зав. відділу правової роботи ВА ЦК ПАУ.

В ході зустрічі представників Профспілки авіабудівників України із заступником генерального директора ДК «Укроборонпром» Русланом Коржем було обговорено низку питань, які тривалий час турбують трудові колективи галузі.

Так, **Михайло Погорєлов**, голова ПО ПАУ на ХДАВП акцентував увагу на термінах виконання доручень Президента України В. Зеленського під час візиту на ХДАВП, зокрема, щодо погашення боргу із заробітної плати та зарахування відповідного періоду до страхового стажу працівників. Окремо наголосив на необхідності термінового введення в експлуатацію двох літаків ХДАВП.

«Питання погашення заборгованості із заробітної плати на ХДАВП — це задача номер один», — зауважив **Руслан Корж**, — «з цього питання готується доповідна на ім'я Президента України В. Зеленського. За умови підтримки з боку держави повне погашення заборгованості ХДАВП плануємо за 6 місяців».

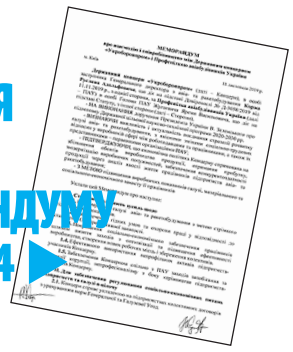
На питання голови ПО ПАУ на ДП «Антонов» **Віктора Гуски** щодо перспектив соціальної сфери, як непрофільних активів підприємства Руслан Корж зазначив, що Концерн не має наміру відбирати у трудового колективу ці об'єкти, проте їх робота має бути ефективною та не збитковою.

«Наразі проходить повний аудит Концерну та його підприємств-учасників. Без такого аудиту ми не можемо робити якісь висновки щодо цього», — наголосив Руслан Корж.

Далі Руслан Корж повідомив: «Укроборонпром» не має намірів розформовувати ДП «Антонов» чи його окремі підрозділи, навпаки — на базі «Антонова» ми повинні відновити авіабудування в Україні, перш за все — це літаки лінійки 1х8 в Києві та Ан-74 — в Харкові». Також Руслан Корж зазначив, що розуміє необхідність ведення прямого діалогу з трудовим колективом ДП «Антонов» та особисто сприятиме організації зустрічі генерального директора ДК «Укроборонпром» Айвараса Абромавичуса з працівниками підприємства.

Володимир Тиндік, голова ПО ПАУ на ДП «ХМЗ «ФЕД» порушив питання затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України. На це Руслан Корж доповів: «Ми активно працюємо над підготовкою Програми. В четвер (14 листопада п.р.) відбудеться нарада, на якій будуть обговорені основні складові документа: фінансова, виробнича, непрофільні активи, трудові ресурси та заборгованість.»

Зустріч завершилась підписанням Меморандуму про взаємодію і співробітництво між Державним концерном «Укроборонпром» та Профспілкою авіабудівників України. АУ



ДИВІТЬСЯ ТЕКСТ МЕМОРАНДУМУ НА СТОР. 4

Програма галузі в розробці

14 листопада 2019 року під головуванням заступника генерального директора ДК «Укроборонпром» з питань авіа- і ракетобудування **Руслана Коржа** відбулася нарада щодо підготовки проекту Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості на період до 2030 року. Нарада була проведена на виконання доручення Президента України **Володимира Зеленського**. Участь в ній взяли керівники підприємств галузі, керівник профільного дивізіону Концерну **Володимир Гунчик** та Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич**. АУ

Консолідація зусиль для збереження галузі, як ніколи на часі!

15 листопада п.р. відбулася нарада голів первинних організацій Профспілки авіабудівників України та профактиву Профспілки з питань діяльності галузі і роботи її ключових підприємств.

Перед учасниками наради виступив **Михайло Труш**, голова ПО ПАУ у АТ «Мотор Січ», заступник Голови ПАУ по Запорізькій обл. Він презентував фільм про діяльність підприємства, розповів про поточну ситуацію на «Мотор Січ» та труднощі, які підприємству доводиться долати.

В своєму виступі він наголосив на тому, що в будь-якій державі високотехнологічним підприємствам, які виготовляють продукцію з високою доданою вартістю, надається всебічна підтримка. І нам потрібно привернути увагу держави на це. Він відмітив деякі позитивні тенденції, які відбуваються навколо галузі — влада почала чути галузь, і це проявляється у нарадах і рішеннях. Проте цього поки замало і потрібно не втратити темп у цьому питанні. Михайло Труш також зазначив, що попри труднощі на «Мотор Січі» моторівці неодмінно їх подолають, бо вони є тимчасовими. У підприємства вже є замовлення на наступний рік в обсязі не менше, ніж у поточному році.

Закінчення читайте на стор. 2

Всемерную поддержку государства — отечественной продукции авиапрома!

На прошедшей в Киеве в октябре выставке большое внимание вызвали экспозиции предприятий нашей отрасли. К сожалению, дефицит газетной площади не позволяет нам детально остановиться на всей экспозиции.

Остановимся лишь на некоторых — безусловным топом выставки стал наземный ракетный комплекс РК-360МЦ «Нептун», вооруженный дозвуковой ракетой, предназначенной для уничтожения кораблей водоизмещением до 5000 тонн, а также наземных целей. В состав комплекса входят: командный пункт СКП-360, пусковая установка УСПУ-360 с транспортно-пусковыми контейнерами ТПК-360 транспортно-заряжающего машина ТЗМ-360, транспортная машина ТМ-360.

Безусловный интерес участников и гостей выставки вызвали вертолеты АО «Мотор Сич». Словно намекая на то, что моторовские вертолеты в отличие от б/ушных иностранных аналогов являются машинами безангарного хранения, моторовцы разместили их на площадке под открытым небом.

Большой интерес у военных вызвал, прежде всего, вертолет Ми-8 МСБ. Как и его младший брат Ми-2 МСБ, он тоже оборудован т.н. стеклянной кабиной. Модернизация кабины стала следствием долгой и кропотливой работы моторовцев. После изучения бортового оборудования вертолетов Канады, США, Израиля, Польши, Германии, моторовцы решили создать в Украине свой бортовой комплекс.

Окончание читайте на стр. 2

Консолідація зусиль для збереження галузі, як ніколи на часі!

Закінчення. Початок на стор. 1

Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич** розповів про поточну ситуацію в галузі, про дії Профспілки в умовах кризового стану галузі. Він зазначив, що якщо ДП «Антонов» флагман галузі, то АТ «Мотор Січ» — ядро галузі і більшість підприємств рівняються на них. В своїй промові він окремо відзначив роботу ДП «ДержККБ «ЛУЧ». Ярема Жугаєвич акцентував увагу присутніх на тому, що перед галуззю і Профспілкою стоять не прості виклики, і ми маємо гідно на них відповісти спільними діями.

В обговоренні питання порядку денного взяли участь профактивісти різних підприємств галузі. Серед іншого акцентувалася увага на питаннях можливої корпоратизації підприємств галузі. Навіщо вона проводиться, яка її мета, якими будуть наслідки — трудові колективи ніхто не інформує, зазначали промовці.

Більшість промовців в своїх виступах відзначила, що галузь знаходиться у досить критичному стані і потрібні термінові дії щодо затвердження Державної Програми розвитку авіаційної галузі, реалізація якої зможе дати імпульс до збереження і розвитку авіабудування країни.

За результатами обговорення учасники наради ухвалили рішення:

1. Відзначити значну роботу керівництва АТ «Мотор Січ» (Богуслаєв В.О., президент АТ «Мотор Січ») по збереженню авіаційної галузі України та вітчизняного авіадвигунобудування, створенню в Україні галузі вертольотобудування.

2. Доручити Голові ПАУ Жугаєвичу Я.В.:

2.1. Докласти максимум зусиль по реалізації раніше прийнятих рішень:

— Резолюції учасників конференції «Стан та перспективи збереження і розвитку авіаційної промисловості України» (9 жовтня 2019 року, м. Київ);

— Протокольного рішення координаційної наради щодо шляхів розвитку авіабудівної галузі України (24 жовтня 2019 року, м. Київ, Офіс Президента України).

2.2. Направити звернення до Федерації профспілок України та Кабінету Міністрів України щодо відновлення дії Постанови Кабінету Міністрів України № 802 «Про затвердження Порядку перетворення державного унітарного комерційного підприємства в акціонерне товариство» в редакції від 29 серпня 2012 року.

3. Первинним організаціям підприємств та організацій галузі продовжити свої дії по захисту і відстоюванню інтересів галузі.

ЦК ПАУ консолідувати дії первинних організацій зокрема, шляхом участі у загальнопрофспілкових заходах.

4. ЦК ПАУ виходити з конкретними пропозиціями щодо вирішення проблем галузі до Федерації профспілок України і домагатися їх виконання.

На завершення наради **Олена Сніжко**, інженер підрозділу «Вертольоти», голова цехкому у АТ «Мотор Січ» вручила пам'ятні сувеніри Голові ПАУ — макети вертольотів МСБ. АУ

Всемерную поддержку государства — отечественной продукции авиапрома!

Окончание. Начало на стр. 1

Киевская фирма «СОРТ» разработала для моторовцев систему экран-индикации, которая является основой этого комплекса; подобрала оборудование согласно ТЗ наших военных и создала комплекс «стеклянная кабина». Это значит, что все старые приборы со стрелочными показателями заменили на жидкокристаллические мониторы, заменена полностью радиосвязь, установлено новое радиоэлектронное оборудование, радионавигация, пилотажная группа приборов была резервирована. Таким образом, была проведена глубокая модернизация радиоэлектронного оборудования. В вертолете реализована система управления вооружением, система наведения, система слежения за целью.

Денис Архипов, председатель ПО ПАУ на ГП «Ивченко-Прогресс»

Денис Архипов, председатель ПО ПАУ на ГП «Ивченко-Прогресс»:

— Внимательно осмотрев вертолет Ми-8 МСБ, его характеристики, пообщавшись с разными специалистами, военными, я скажу, что меня, безусловно, этот вертолет сильно впечатлил. Вертолёт создан для высокого полета. Он предназначен оберегать мир и спокойствие в нашей стране. А вот его т.н. аналог — французская «Супер Пума» сильно разочаровал. Чтобы показать вам размер пропасти между ними, скажу, что это небо и земля. Украинский аналог имеет значительно больше существенных преимуществ — это и экономичные, надёжные двигатели ТВ3-117ВМА-СБМ1 В 4Е серии, модернизированные на «Мотор Сич» и «Ивченко-Прогресс», и подвеска для вооружения управляемыми ракетами, рампа, открывающаяся для десанта или какого-либо военного оборудования, пилоны для подвески вооружения, авионика и многое другое. Это, по сути, новая техника. Если мы посмотрим на «Супер Пуму», то увидим, что это обычный вертолет, предназначенный максимум для десанта или для наблюдения. Вертолет МСБ уникален своей универсальностью, он может сочетать множество задач одновременно и хорош в современных условиях для нашей страны. А если мы еще и финансовую составляющую посчитаем, то и она будет в пользу моторовского вертолета. Не говоря уже о занятости наших людей, налогов, уплаченных в бюджет нашей страны и т.п.

Наше предприятие активно задействовано в программе ремоторизации вертолетов семейства Ми. Задействованы и другие предприятия страны. Я хочу напомнить, что в свое время европейцы отказались от нашего самолета Ан-70 в пользу своих аналогов, поскольку боялись потерять рабочие места. Почему же мы не берем с них пример в этом?

Высокотехнологические отрасли с высокой добавочной стоимостью, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности и обороноспособности страны должны пользоваться всемерной поддержкой своего государства. Иначе не может быть!

Александр ПАЛИЙ

В небе над океаном:

как харьковчанин покорил Атлантику на одномоторном самолете

В этом году исполняется 100 лет первому трансатлантическому перелёту. Символично, что спустя сто лет именно харьковчанин пересек Атлантику на одномоторном самолете с поршневым двигателем. **Алексей Попов** стал третьим украинцем, преодолевшим океан на легкомоторном самолете.

Алексей родился в семье авиаторов, поэтому очевидным для Алексея был и выбор профессии, и университет, в котором будущий пилот освоил премудрости сложной науки самолетостроения. В 2005 году он окончил ХАИ, факультет двигателестроения. Впоследствии занимал различные должности в различных авиапромышленных компаниях в разных странах мира, набирался опыта, и, конечно же, много летал.

— Я всю жизнь занимаюсь авиацией, всю жизнь учусь, у меня несколько образований и все они связаны с авиацией. Впервые за штурвал самолета я сел в 15 лет. Я сидел в истребителе Су-27 и тогда понял, что хочу летать. Летать учился в Харькове, в частной авиационной школе на самолете Diamond DA42 австрийского производства, двигатели для которого, кстати, производятся в Украине.

— Перелет через Атлантику довольно сложный и рискованный. Поэтому, очень важно выбрать надежное воздушное судно. Как вы выбирали самолет?

— Я долго искал подходящий самолет и нашел его в США. Свой выбор я остановил на четырехместном одномоторном самолете Cirrus SR22 GTS. Этот самолет может садиться на грунтовые аэродромы. Его главное преимущество — это то, что он оборудован противообледенительной системой, которая дает дополнительную безопасность. Это самый быстрый самолет в своем классе — может развивать крейсерскую скорость до 360 км/час в штиле, а при попутном ветре я разгонялся на нем до 450 км/ч. Длительность перелета у него — до 2000 км без дозаправки. Еще одна «фишка» этого самолета — возможность набирать высоту до 210 эшелона (7км), так как он оснащен кислородным оборудованием — на разных высотах разные ветры разной скорости и разных направлений, иногда это может реально спасти. Еще один плюс в возможности набирать хорошую высоту — это увеличение скорости полета, которая в свою очередь позволяет экономить топливо. Расход бензина составляет около 40 литров в час. Я бы хотел отметить тот факт, что самолет в современном мире — это удобное и комфортное средство передвижения. Например, в Америке очень развит рынок малой авиации. Если в Европе всего 2 производителя, то в Америке их 7. У них очень широкая линейка производимых самолетов. Там самолет воспринимается, как такое же транспортное средство, как автомобиль. Существуют целые авиационные деревни, где 700–800 жителей, и центральная улица — это взлетная полоса, а к каждому дому идет «рулёжка». Там это называется — свобода передвижения.

— Расскажите подробнее о маршруте.

— Командиром воздушного судна был я, со мной был также второй пилот. Наш борт взлетел у границ Тихого океана — в г. Портленд, штат Орегон (США). Пролетев всю Америку, мы останавливались в Канаде, Нью Фаундленд и Лабрадор, Гренландии, Исландии, Шотландии, Германии, Львове (для растаможки), и приземлились мы в Харькове, преодолев более 12 000 км. Фактически весь маршрут занял 7 суток — с 4 по 11 сентября — и около 46 летных часов. Самый трудный и интересный участок всего маршрута начинается именно в Канаде –перелет над Атлантикой. Дело в том, что ты летишь с интервалами около 4,5 часа по 1400 км на одномоторном самолете над океаном. В случае аварийной ситуации некому прийти на помощь, нет ни радиосообщения — ни радарного покрытия, то есть тебя не видят и не слышат. Ты один — вокруг тебя дикая безлюдная часть нашей планеты. Основная часть маршрута (более 8000 км) проходит в зоне отсутствия радиолокации и связи. Смогут найти только по GPS и сигналу SOS, спустя, в лучшем случае, сутки. Еще один риск — там, где есть суша, живут белые медведи, волки — и им все равно, на чем ты к ним прилетел: они тебе всегда рады, потому что ты для них пища. Да и погода может поменяться мгновенно (направление и сила ветра за 1 минуту могут поменяться на 180 градусов и усилиться в несколько десятков км/ч), и предугадать ее практически невозможно. Поэтому все зависит не только от технического состояния самолета, но и от погодных условий, можно попасть в безвыходное положение, когда медведи приходят гораздо раньше спасателей — история таких случаев знает бесчисленное множество, и многие из них можно без труда найти в интернете. Поэтому сам перелет — смелое решение, на которое не каждый человек может психологически решиться. Особенно на одномоторном самолете.

— Вы брали с собой провизию, специальные средства, одежду?

— Перелёты длятся не менее 4,5 часа, поэтому существует целая система употребления пищи и жидкости. После взлета ты не ешь. Только если очень хочется, можно съесть калорийные орехи, к примеру, шоколад для поддержки организма и мозговой деятельности. Поэтому я их и брал, вафли еще медовые из «Старбакс». Весь перелет мы питались только этим. Даже когда приземлялись, есть особо не хотелось, но там уже питались более нормально. Одежда обычная. В самолете комфортно. Только когда непосредственно пересекаешь Атлантику — летишь в специальном костюме, который мы арендовали. Самолет комплектовался специальным набором для выживания: сигнальные огни, термитные высокотемпературные шашки, которые горят даже под водой. Для высотного полета самолет оборудован высотным оборудованием — кислородными баллонами и масками. Брали аварийный плот с системой автоматической подачи аварийного сигнала. Есть частная аварийная служба, которая предоставляет такое оборудование в аренду и занимается спасением, — берут недорого, правда, ищут долго.

— Как проходил полет?

— Взлетели в Орегоне, пролетели США с двумя остановками. Первая: в штате Монтана аэропорт Ливинстон. Температура уже +34, двигатель должен был остыть. Заправили самолет, поставили его остывать, а сами решили плотно перекусить перед долгим перелетом. Взяли специально для таких целей припаркованную на полосе машину (выдается бесплатно, там это нормально, даже ключ на веревке висит прямо возле замка зажигания), такой себе ретромобиль 1976 года — как из голливудского фильма — в пыли такой весь, диваны…ну все как положено, и поехали в мексиканский ресторан за настоящими стейками. Выглядело это все, как в вестерне. Никогда не забуду. Далее нам предстоял перелет в Канаду, для растаможки, затем в городок Хэппи Вэлли-Гус Бэй (Happy Valley-Goose Bay). Отсюда нам предстояло отправиться в Икалуит, столицу канадской территории Нунавут, родины эскимосов. Кстати, Икалуит переводится с эскимосского диалекта как «рыбное место», а маршрут Гус Бэй — Икалуит рекомендован для всех однодвигательных воздушных суден, как самый безопасный.

— Самый безопасный маршрут в итоге стал самым экстремальным для вас?

— Технически мы к перелету были готовы, поэтому спокойно отправились в путь. Лететь нам предстояло 4,5 часа в ночь, на 210 эшелоне (высота около 7 км). Когда мы вылетали, была прекрасная погода, красивый закат, однако с наступлением ночи все довольно резко изменилось. Экстремальный момент в перелете был, когда мы окончательно поняли, что попали в стремительно развивающийся циклон. Ночью приборы показали сильное усиление бокового ветра. Он возрос с 21 узла (10м/с) до 60 узлов (30 м/с). Вокруг нет посадочных полос, нет радиосвязи — то есть нет возможности уточнить прогноз и принять решение, опираясь на хоть какие-то подсказки от диспетчеров. Это был тот однозначно самый напряженный участок маршрута, где от тебя просто ничего не зависит. Ко всем неприятностям пошел мокрый снег, что грозило самолету сильным обледенением. Ночь, нулевая видимость, сильный ветер и периодическое сильное обледенение самолета при попадании в облака, которые не видишь, а наблюдаешь в самый последний момент, плюс «болтанка». Так я могу сейчас описать атлантический шторм. Предсказать его поведение мы не могли, а поскольку мы пролетели уже половину пути, мы стали перед выбором: продолжать полет либо повернуть обратно в аэропорт вылета — Гус-Бэй. В пользу продолжения полета говорили навигационный запас топлива (+25% к необходимому для маршрута), противообледенительная система, который был оборудован борт, и мой опыт летчика. Да, мы где-то рисковали. Риск, безусловно, в нашей профессии присутствует, особенно много сюрпризов преподносит погода, но приоритетом в авиации является строгий расчет. Это своеобразный треугольник из пилота, самолета и конкретной ситуации. Поэтому, взвесив, все за и против, было принято решение продолжать полет. Нам, можно сказать, повезло — после посадки мы увидели, что зацепили не самую худшую часть шторма (кстати, большего чем «Дориан» раза в 4).

Когда ты попадаешь в такие безвыходные условия и не знаешь, чем все закончится — ведь шансы 50 на 50, если разобраться, — разные мысли приходят в голову. Не знаю, интересно ли это кому-то или нет, но я все же поделюсь, какие мысли пришли в голову именно мне: пытаясь прогнать от себя тревогу, я думал лишь о том, что я не успел сделать за 37 лет своей жизни, включил погромче музыку в наушниках и думал о встрече с любимой девушкой, изредка поглядывая то на приборы — то на крыло самолета, то за борт на снег, плотным слоем пролетавший мимо нас с огромной скоростью.

— Были в перелете, наверное, и приятные моменты и то, что запомнилось больше всего.

— Следующим пунктом нашей экспедиции была Гренландия, а затем Исландия. Здесь мы больше отдыхали и наслаждались местными достопримечательностями. Описать красоту природы, которую видишь с высоты, невозможно. Это обязательно нужно видеть самому. А что еще меня поразило, так это инфраструктура для самолетов малой авиации. Нам случалось приземляться на аэродромах, где сигнальные огни загорались автоматически при заходе борта на посадку. Там нет персонала, но есть все для отдыха и необходимые условия для технического обслуживания. Это называется FBO — оператор наземного обслуживания — компания, которая принимает борт, заправляет, поит экипаж кофе с плюшками, делает все, что нужно экипажу для полетов и отдыха. Очень хотелось бы, чтобы такие сервисы поскорее стали доступны у нас в стране, ну и, конечно, чтобы авиация быстрее развивалась в Украине.

— По-вашему, что для этого нужно?

— Мало кто знает, но в нашей стране производят легкомоторные самолеты, которые летают по всему миру. Их покупают и в Европе, и в Австралии, и в Южной Америке. И все это достижения производителей легкомоторных самолетов. В нашей стране это уже целая отрасль. К сожалению, за пять лет «Антонов» не выпустил ни одного серийного самолета. Три года назад я работал советником президента ГК «Антонов» по продажам, и уже тогда остро чувствовалась нехватка интереса к отечественной продукции самолетостроения со стороны государства. Первыми и основными заказчиками продукции авиации могли бы стать силовые и оборонные ведомства, но зачастую заказы получали иностранные компании, хотя в Украине более 20 предприятий, производящих самолеты, вертолеты, планеры и прочие авиакомплектующие. Помимо производства базовых моделей самолетов и вертолетов, в Украине ведутся перспективные разработки специальных модификаций авиасредств. Это и самолеты для аэрофотосъемки, и специализированные сельскохозяйственные самолеты, самолеты-амфибии, а также четырехместные самолеты. Потенциал у украинской авиационной промышленности есть, и он до сих пор огромен, его надо развивать. И начать необходимо с принятия государственной программы развития авиаотрасли, где будут обозначены четкие задачи и выделено финансирование. Мы должны летать на своих АНах в своей стране — тогда мы сможем их успешно экспортировать. Как сегодня продаем легкомоторные самолеты за рубеж. От малой авиации до большой — мы пройдем этот путь!

МЕМОРАНДУМ
про взаємодію і співробітництво між Державним концерном «Укроборонпром» і Профспілкою авіабудівників України

м. Київ **11 листопада 2019 р.**

Державний концерн «Укроборонпром» (далі — Концерн), в особі заступника Генерального директора з авіа- та ракетобудування **Коржа Руслана Адольфовича**, що діє на підставі Довіреності № Д-3058/2019 від 11.11.2019 р., з однієї сторони, та **Профспілка авіабудівників України** (далі — ПАУ) в особі Голови ПАУ **Жугаєвича Яреми Васильовича**, що діє на підставі Статуту, з іншої сторони (далі — Сторони),

— НА ВИКОНАННЯ доручення Президента України В. Зеленського про підготовку Державної цільової науково-технічної програми 2020–2030 рр.

— ВИЗНАЮЧИ важливість і актуальність поєднання стратегії розвитку галузі авіа- та ракетобудування, з якісними змінами соціально-трудових відносин у виробничій сфері між роботодавцями та працівниками, а також їх представниками — первинними організаціями ПАУ;

— ПІДТВЕРДЖУЮЧИ, що економічна політика Концерну спрямована на збільшення обсягів виробництва продукції, отримання прибутку, модернізацію виробничих потужностей, забезпечення конкурентоздатності продукції через аналіз якості життя працівників підприємств авіа- та ракетобудування;

— З МЕТОЮ підвищення виробничих показників галузі, матеріального та соціального-економічного захисту її працівників

Уклали цей Меморандум про наступне:

I. Сторони докладають зусиль щодо

1.1. Реформування галузі авіа- та ракетобудування з метою стрімкого підвищення її показників.

1.2. Забезпечення гідних умов та охорони праці у відповідності до стандартів ЄС, продуктивної занятості.

1.3. Покращення соціально-економічного забезпечення працівників шляхом вжиття заходів з оптимізації та підвищення ефективності виробництва, створення нових робочих місць і збереження колективів.

1.4. Ефективного використання непрофільних активів підприємств-учасників Концерну.

1.5. Забезпечення Концерном спільно з ПАУ заходів запобігання та протидії корупції, непрофесіоналізму з боку керівництва підприємств-учасників Концерну.

II. Для забезпечення регулювання соціально-економічних питань підприємств та галузі в цілому

2.1. Концерн сприяє укладенню на підприємствах колективних договорів з урахуванням норм Генеральної та Галузевої Угод.

2.2. Сторони розглядають норми Галузевої Угоди авіаційної промисловості України як мінімальні гарантії та стандарти для підприємств.

III. Забезпечення соціального діалогу Сторін

3.1. Сторони здійснюють контроль за реалізацією на підприємствах Концерну відповідних домовленостей.

3.2. Для відпрацювання і реалізації конкретних дій по цьому меморандуму Сторони можуть утворити спільну Комісію.

IV. Заключні положення

4.1. Цей меморандум укладено строком на 1 (один) рік і вступає в дію з дати його підписання Сторонами.

4.2. Сторони один раз на рік проводять спільне засідання керівництва Концерну і голів первинних організацій ПАУ, на якому розглядають підсумки виконання Меморандуму та діяльності підприємств Концерну, визначають пріоритетні напрямки та завдання, що потребуватимуть найбільшої уваги та вирішення.

4.3. У разі відсутності заяви однієї із сторін про припинення або зміну цього меморандуму після завершення терміну його дії протягом одного місяця, меморандум вважається продовженим на той самий строк і на тих самих умовах, які були передбачені цим меморандумом.

4.4. Цей меморандум складено в 2 (двох) примірниках, кожний з яких має однакову юридичну силу.

Від ДК «Укроборонпром»:

Заступник Генерального директора
з авіа- та ракетобудування
ДК «Укроборонпром»

Р. Корж

Від Профспілки авіабудівників України:

Голова Профспілки авіабудівників України

Я. Жугаєвич

ДНІ НАРОДЖЕННЯ У ГРУДНІ

1 ГРУДНЯ
ПАЩЕНКО
Олександр Юрійович
Ексзаступник генерального директора з авіабудування ДК «Укроборонпром»

4 ГРУДНЯ
КОВАЛЬЧУК
Валентина Іллівна
Голова ПО ПАУ на ЛВЗ АТ «Мотор Січ»

8 ГРУДНЯ
ДЕРЕВ'ЯНКО
Валентина Василівна
Ветеран ПАУ

8 ГРУДНЯ
КРИВОВ
Георгій Олексійович
Голова правління — генеральний директор ПАТ «УкрНДІАТ»

9 ГРУДНЯ
АБРАМОВ
Олександр Миколайович
Голова ПО ПАУ у ПАТ «НТК «Електронприлад»

9 ГРУДНЯ
ЛЕВИЦЬКИЙ
Микола Григорович
Голова правління ПАТ «Електроавтоматика»

17 ГРУДНЯ
КОЗИРЄВ
Сергій Федорович
Ветеран ПАУ

19 ГРУДНЯ
ГАЖО
Олександр Гаврилович
Ветеран ПАУ

21 ГРУДНЯ
СЕМЕНЦОВ
Віктор Федорович
Віце-президент з інфраструктури ДП «Антонов», член ЦК ПАУ

25 ГРУДНЯ
СУРОВЦЕВ
Олександр Юрійович
Віце-президент Асоціації «Укравіапром»

Друкується за інформацією загального відділу виконавчого апарату Центрального Комітету ПАУ

Профактив ПАУ взяв участь у солідарній акції профспілок біля Верховної Ради України

14 листопада п.р. профактив всеукраїнських профспілок та територіальних профоб'єднань, представники трудових колективів взяли участь у Всеукраїнській солідарній акції профспілок, яка проходила біля будівлі Верховної Ради України. В зазначеному заході також взяли участь представники Профспілки авіабудівників України. Спілчани виступили з вимогами до проекту Держбюджету-2020 та на підтримку профспілкового проекту Трудового кодексу. Зокрема, вимагали від Верховної Ради України передбачити в Держбюджеті-2020 достатнє фінансування оборонно-промислового комплексу України, у т.ч. авіабудування! АУ

Профактив ПАУ під час мітингу

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:
01001, м. Київ,
Майдан Незалежності, 2,
офіс 809
Тел.: (044) 205-74-29,
факс: (044) 205-74-26
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 26.11.2019 р.
Замовлення № 22