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

Авіабудівник України

WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ № 11 (316), червень 2020 року

Скільки ще чекати Програму розвитку авіапрому?

В той час як американський та європейський авіапром оперативно отримують значні преференції та допомогу від своїх урядів, як заходи захисту національних інтересів своїх країн, українська влада зовсім не поспішає вирішувати такі питання.

Наш авіапром знаходиться в кризовому становищі досить тривалий час, проте українські чиновники вже понад 10 років з одного столу на інший перекладають папери, все «розробляють», «погоджують», «узгоджують», «затверджують»… Кінця і краю цьому процесу немає.

Здавалося б, ситуація зрушилася з «мертвої точки» — Уряд ще 10 травня 2018 року затвердив Стратегію відродження галузі до 2022 року. Мінекономрозвитку і ДК «Укроборонпром» отримали чітке завдання до кінця 2018 року розробити та подати на затвердження Концепції і Програми розвитку галузі. Тобто при цьому були визначені конкретні дедлайни. Керівником робочої групи з розробки Програми було призначено Максима Нефьодова, тодішнього першого заступника Міністра економрозвитку. Але він, очевидно, мав власне бачення майбутнього авіабудування, яке йшло в розріз з рішеннями Уряду, тож процес розробки Програми гальмувався як тільки міг.

Із переходом Нефьодова на іншу посаду процес також не прискорився. **Чиновники дотягнули до того, що виникла необхідність вже в актуалізації термінів самої Стратегії, яку затвердили в 2018 році.** Програма, завдяки бездіяльності чиновників, знову відійшла на другий план. Тепер же на погодженнях у різних владних кабінетах знаходиться проєкт оновленої Стратегії і Програми. **Вже завершились і нові терміни, знову ніхто не поспішає.** А навіщо поспішати? Зарплата з держбюджету чиновникам все одно йде. А чи ефективна робота тих чиновників? Ніхто не спитає. Та й селфі на фоні «Мрії» і так поки що можна робити.

Відчуваючи власну безкарність, бюрократи і далі зривають можливість відродження підприємств авіапрому. Вже 10 рік поспіль!

Ви тільки вдумайтеся! Авіабудівники чесно сплачують податки, відмовляючи собі у підвищенні зарплат і соцгарантій, чим утримують чиновників, котрі НІЧОГО НЕ РОБЛЯТЬ для порятунку галузі, а тільки штампують відписки і передають «паси» між собою, мовляв, «це не наша компетенція, зверніться туди-то».

А час йде. Високопрофесійні спеціалісти звільняються, світ не стоїть на місці, йдучи вперед…

Як би поступили в інших авіаційних державах з такими чиновниками? Як мінімум, звільнили б. Переконані, ще б притягли і до кримінальної відповідальності, бо це ж питання національної безпеки!

Будь-яке затягування з ухваленням надважливих рішень повинно мати серйозне політичне, правове, соціально- і техніко-економічне обґрунтування. Де воно? США і країни ЄС, які нам постійно радять як реформуватися, за лічені дні вирішують такі питання, попри те, що бюрократичні апарати там ще складніші і громіздкіші, ніж у нас. То чому, коли в нас говорять про необхідність запозичення європейського і західного досвіду, не користуються найкращими прикладами, а діють навпаки?

В ЧИЇХ ІНТЕРЕСАХ ЗАТЯГУЄТЬСЯ УХВАЛЕННЯ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ? Явно, що не в інтересах українського народу!

Без громадського осуду такої злочинної байдужості і бездіяльності чиновників, які мали б розвивати авіабудування, самі допомагати і підказувати, як краще, схоже, не обійтися. Тільки через суспільну думку ми можемо донести до влади **НАДВАЖЛИВІСТЬ** зазначеного питання.

Що дає Програма розвитку авіабудівної галузі громадянам України:

— постійне джерело надходжень до Державного бюджету, Пенсійного Фонду, Фондів соціального страхування;

— додаткові робочі місця у суміжних галузях (до 10 на 1 робоче місце в авіабудуванні);

— активний розвиток сфери послуг — внаслідок мультиплікаційного ефекту авіапром забезпечить роботою багатьох ФОПівців. А це перукарні, кав'ярні, магазинчики, кіоски, тощо. Адже в них з'явиться постійний клієнт у вигляді забезпеченого гідною зарплатою авіабудівника;

— пенсіонери отримають можливість сподіватися на підвищення пенсій, студенти — стипендій за рахунок податків авіабудівних підприємств, що завантажені замовленнями;

— надійний захист від лісових пожеж, своєчасна евакуація за наявності авіа- і вертольотного загону на службі у спецпідрозділів МВС, МінОборони тощо;

— розвиток санітарної та медичної авіації, які є найшвидшими способами доставити постраждалих до лікарні;

— армія отримає надійну техніку, а це життя наших синів і доньок, які там служать, це безпека всіх нас;

— забезпечення власних авіаліній вітчизняними літаками, що б сприяло покращенню престижу України в світі як авіаційної держави, так і загалом, а це, в свою чергу, збільшило б кількість потенційних замовників.

Все це з перерахованого — лише програма-мінімум. Спитайте у французів, у американців, навіщо їм будувати літаки і вертольоти. І ви отримаєте вражаючі відповіді. Бо вони патріоти своїх країн. То чи не настав час і нам стати справжніми патріотами своєї країни?

А поки що маємо катастрофічне 20% падіння обсягів виробництва по галузі за результатами першого кварталу 2020 року. Де реакція влади? Чи буде вона? Звісно, якби Програма галузі була затверджена хоча б в 2019 році, зараз ми не мали б таких проблем.

Тому на часі, як ніколи — **ЄДНІСТЬ ГАЛУЗІ І ПІДТРИМКА НАШИХ ВИМОГ ШИРОКОЮ ГРОМАДСЬКІСТЮ!**

Тільки так нас почують! АУ

Генеральний секретар Глобальної профспілки IndustriALL написав листи Президенту України і Голові Верховної Ради України з вимогою негайного зняття з розгляду законопроєкту №2681

7 травня п.р. члени парламентського Комітету Верховної Ради України з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів розглянули проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо окремих питань діяльності професійних спілок)» № 2681.

Під час обговорення було висловлено чимало зауважень до положень законопроекту.

Представники об'єднань профспілок запропонували зняти його з розгляду, оскільки він є антиконституційним, антинародним, обмежує права профспілок та порушує низку міжнародних обов'язків, взятих Україною у процесі ратифікації міжнародних правових актів.

29 травня п.р. Генеральний секретар Глобальної профспілки IndustriALL Вальтер Санчес, кота представляє більше 50 млн. членів профспілок, і куди входять, як членські організації, профспілки виробничої сфери України в т. ч. Профспілка авіабудівників України, написав листи Президенту України і Голові Верховної Ради України **з вимогою негайного зняття з розгляду законопроєкту № 2681**, оскільки його норми явно наступають на фундаментальні трудові права працівників. АУ

З листами можна ознайомитись на сайтах ПАУ, ФПУ, IndustriALL, на сторінці ПАУ в Фейсбук та телеграм-каналі ПАУ.

Нарада профактиву галузі: поточна ситуація та плани роботи

28 травня 2020 року в режимі відео-конференції відбулася нарада голів ПО ПАУ під головуванням Голови ПАУ **Яреми Жугаєвича** за участі Президента Асоціації «Укравіапром» **Віктора Попова**.

Участь в нараді взяли голови ПО ПАУ в АТ «Мотор Січ» **Михайло Труш**, ДП «Антонов» **Віктор Гуска**, ДАХК «Артем» **Олександр Кельїн**, ДП «ХМЗ «ФЕД» **Володимир Тиндік**, на ХДАВП **Михайло Погорєлов**, ДП «Спецоборонмаш» **Наталія Лєскова**, ДП «Завод 410 ЦА» **Ірина Лукашевич**, ДП «Новатор» **Олександр Рижанський**, ДП «КАЗ» **Микола Галиш**, АТ «ДАЗ» **Олена П'яних**, ПАТ «НТК «Електронприлад» **Юлія Долматова**, працівники ВА ЦК ПАУ та інші.

Під час наради були обговорені питання поточної ситуації на підприємствах, зокрема, щодо виходу підприємств з режиму карантину, загрузки, виплати заробітної плати тощо.

Віктор Гуска під час наради наголосив на проблемах, які виникають внаслідок аудиторської перевірки ДП «Антонов» та можливого зацікавлення в ній з боку прямих конкурентів підприємства.

Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич** поінформував учасників наради про поточну ситуацію в галузі та дії соціальних партнерів щодо її подальшого розвитку.

Закінчення читайте на стор. 2

Голова ХОДА Олексій Кучер зустрівся з керівництвом «ФЕД» та Харківського авіазаводу

Зустріч відбулася 22 травня. Голова правління ПАТ «ФЕД» **Віктор Попов** повідомив голові ХОДА про результати наради РНБО, де окрім представників «ФЕД» та ХДАВП участь взяли представники ДП «Антонов», АТ «Мотор Січ» та «Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» імені академіка О.Г. Івченка».

Під час заходу учасники обговорили питання створення національного перевізника на базі літаків Харківського авіаційного заводу. Раніше, це питання піднімав голова ХОДА **Олексій Кучер** під час зустрічі з Міністром інфраструктури **Владиславом Криклієм**.

«ХОДА та Міністерство інфраструктури спільно розглядають проєкт, який може зрушити з місця ситуацію на Харківському авіаційному підприємстві. Йдеться про створення національного авіаперевізника на базі літаків виробництва ХДАВП, зокрема, АН-140 та АН-74», — зазначив **Олексій Кучер**. — Це дозволить підприємствам не тільки отримати нові замовлення, а й вийти на новий рівень розвитку авіаційної галузі».

Борги по зарплаті на ХДАВП

На адресу Президента України звернувся заступник голови профкому ПАУ на ХДАВП **Віктор Слинько.**

В своєму листі він зазначає, що багатостраждальний трудовий колектив ХДАВП попри завершення шестимісячного терміну, протягом якого мало б відбутися повне погашення заборгованості із виплати заробітної плати працівникам ХДАВП, так і не дочекався цього.

А замість цього борги лише збільшилися.

Він зазначає, що обіцянку розв'язати протягом 6 місяців остаточно питання погашення заборгованості із виплати заробітної плати надав під час наради за участі Президента України **В. Зеленського** 6 листопада 2019 року генеральний директор ДК «Укроборонпром» **Айварас Абромавичус**.

Віктор Слинько оприлюднив фрагмент відео із зазначеної наради, де говориться, що протягом 6 місяців відбудеться остаточне погашення боргів.

В своєму листі Віктор Слинько висловив сподівання, що зазначена інформація про хід виконання доручення Президента України буде доведена безпосередньо до Глави Держави і отримає від нього належну оцінку.

Від редакції: в розпорядженні редакції газети є кілька листів від ДК «Укроборонпром» та Мінекономіки, в яких стверджується, що існує графік погашення заборгованості. За цим графіком щороку має погашатися 10 млн. грн боргів по зарплаті. За логікою авторів листів, **враховуючи розмір боргу, його сума буде остаточно погашена мінімум за 20 років (!)**, за умови, що сума боргу не зросте.

Робоча зустріч у Голови ПАУ

27 травня п.р. відбулася робоча зустріч Голови Профспілки авіабудівників України **Яреми Жугаєвича**, Президента Асоціації «Укравіапром» **Віктора Попова**, генерального директора Корпорації «Українська авіабудівна компанія» **Андрія Чабанова**, Голови Об'єднання роботодавців авіаційної промисловості України **Віктора Салюти**.

Учасниками зустрічі були обговорені підсумки роботи авіаційної промисловості за І квартал 2020 року за показниками галузевого Рейтингу.

Враховуючи стан в галузі, учасники галузевого соціального діалогу визнали за необхідне скликання найближчим часом Всеукраїнського З'їзду авіабудівників.

Кадрові призначення

ДК «Укроборонпром» призначив **Олександра Пащенка** генеральним директором ДП «ЗАВОД 410 ЦА». Олександр Пащенко раніше працював на посадах першого заступника директора з логістики та зв'язків з підприємствами ДК «Укроборонпром» ДП «ХМЗ «ФЕД», директора ДП «ХМЗ «ФЕД», заступника генерального директора з авіабудування ДК «Укроборонпром»

29 травня 2020 року на ДП «ЗАВОД 410 ЦА» був представлений новопризначений генеральний директор підприємства Олександр Пащенко. Трудовому колективу заводу його представив заступник генерального директора ДК «Укроборонпром» з виробництва **Ігор Фоменко**. Участь у зустрічі з працівниками також взяли народний депутат України, голова підкомітету з питань оборонної промисловості та технічної модернізації Комітету Верховної Ради України з питань національної безпеки, оборони та розвідки **Ігор Копитін**, начальник управління авіабудування ДК «Укроборонпром» **Геннадій Януль**, Голова Профспілки авіабудівників України **Ярема Жугаєвич**, голова ПО ПАУ на ДП «ЗАВОД 410 ЦА» **Ірина Лукашевич** та інші особи.

Петиція проти розгляду законопроєкту № 2681, як такого, що порушує права профспілок в Україні, зібрала необхідну кількість підписів!

Дякуємо всім, хто долучився до цієї кампанії.

Щодо зазначеного законопроєкту в ФПУ обговорюється питання про можливість проведення масової акції протесту 30 червня п.р.

Нарада профактиву галузі: поточна ситуація та плани роботи

Закінчення. Початок на стор.1

Він зазначив, що учасники соціального діалогу галузі дійшли спільної згоди щодо якнайшвидшого проведення З'їзду авіабудівників України для привернення уваги влади до критичної ситуації в авіапромі і ухвалення відповідних рішень з боку держави. Він також повідомив інформацію про результати крайньої зустрічі в ДК «Укроборонпром», в т.ч. з генеральним директором концерну **Айварасом Абромавичусом**, з яким він обговорив поточну ситуацію в галузі та на ХДАВП зокрема.

Президент Асоціації «Укравіапром» **Віктор Попов** зазначив, що підсумки діяльності підприємств галузі за І квартал 2020 року продемонстрували вагоме падіння обсягів, тому вже зараз необхідно привернути увагу всіх органів державної влади, в першу чергу, Президента України, на необхідність державної підтримки авіапрому. Він підкреслив, що аналогічна складна ситуація і в космічній галузі. Враховуючи взаємопов'язаність галузей, на З'їзд необхідно запросити і представників космопрому. На його думку, незважаючи на критичну ситуацію, не можна опускати руки і потрібно діяти для порятунку галузі. Він запропонував провести такий З'їзд в Харкові в період 13 або 27 червня.

Більшість учасників наради дійшли згоди, що такий З'їзд необхідно провести після ослаблення карантинних заходів в місті Харків.

Володимир Тиндік наголосив на тому, що на такий захід необхідно запросити і забезпечити участь керівників Федерації роботодавців України, Української спілки промисловців і підприємців, інших організацій, які можуть підтримати позицію авіабудівників.

Михайло Труш та більшість інших учасників наради наголосили на проблемах проведення цьогорічної оздоровчої кампанії, оскільки і досі немає ясності в цьому питанні з боку компетентних державних органів яким чином вона має відбуватися в умовах карантину. Час йде, а рішення і досі відсутнє.

Учасники наради розглянули питання законодавчих ініціатив, зокрема законопроєкту № 2681, направлених проти профспілок; щодо підготовчого процесу стосовно внесення змін і доповнень до Статуту; про питання Плану роботи Центрального Комітету Профспілки авіабудівників України на 2020 рік; про можливість проведення Галузевої та участі представників підприємств галузі у Міжгалузевій спартакіаді трудящих промислової сфери; про підсумки проведення Всесвітнього Дня охорони праці; про стан фінансування діяльності ЦК ПАУ тощо. АУ

Вертолеты Мотор Сичи трудятся на передовой. А где же французские «вертолеты Авакова»?

Нам не нужна санитарно-эпидемиологическая служба, отечественные вертолеты, самолеты, трамваи. Скоро не нужны будут и отечественные молочка, яблоки. А зачем? Ведь можно купить все иностранное. По крайней мере такая странная логика была у предыдущих правительств нашей страны.

Коронавирус все поставил на место. Показал кто есть кто. Оказалось, что без санитарно-эпидемиологической службы никак нельзя. Срочно начали ее создавать. Без собственных яблок никак нельзя — ведь иначе польские и другие иностранные поставщики взвинчивают цену. Яблоки уже повторяют историю с луком — цена свыше 50 грн за кг, в то время как бананы — всего 29–30 грн. Ну разве не абсурд? Польская молочка активно демпингует, пытаясь застолбить себе место на украинских рынках. Слышали ли вы, чтобы кто-то от нашего правительства жаловался в ВТО по этому поводу?

От злободневных проблем вернемся к отраслевым. Пока большая часть страны была на карантине, мы все помним как Киев стал рекордсменом и занял 1 место в топ-100 самых загрязненных городов мира. Город, которые еще лет 40 назад считался одной из самых «зеленых» столиц мира! Можно было бы как-то оправдать данное событие, если бы к примеру, за эти 40 лет в Киеве и вокруг было построено столько промышленных предприятий, что именно по их вине и произошло загрязнение воздуха.

Начать кампанию по улучшению системы отходов и т.п. Но оказывается, можно активно закрывать заводы, а чище при этом не станет. Лесные пожары, спровоцированные человеческой безответственностью, стали настоящим стихийным бедствием. Представьте, что вы хотите открыть окно, чтобы проветрить помещение, а потом понимаете, что в душном помещении чище, чем на улице.

Но разве для нашей страны лесные пожары — это проблема? У нас же есть «вертолеты Авакова»! Были ли они использованы для этих целей? Как пишет газета «Позиция», для тушения пожаров в ГСЧС было принято решение использовать авиацию.

Непосредственно в тушении пожаров были задействованы вертолеты Ми-8 и самолеты АН-32П, которые с начала этой недели выполнили несколько десятков вылетов и сбросили около 240 тонн воды. Для мониторинга пожаров в ГСЧС использовали многоцелевые вертолеты Ми-2МСБ произведенные на запорожском предприятии «Мотор Сич».

По словам представителей ГСЧС Ми-2МСБ отлично себя зарекомендовал, машина надежная и комфортная, вертолет оснащён новым более мощным и экономичным двигателем АИ-250М-Б, который также является разработкой конструкторов «Мотор Сич».

Но почему вертолеты Мотор Сичи? У нас же есть «великолепные» подержанные французские вертолеты. Как же они показали себя? Газета «Позиция» задает риторический вопрос: «Возникает вполне логичный вопрос: Почему Украина не использует похожий по своим параметрам вертолет Airbus H225, покупку которых еще в 2018 году инициировал министр внутренних дел Арсен Аваков. Украина, потратила почти 2 миллиарда гривен бюджетных денег на приобретение 4 французских вертолетов (всего правительство закупит 55 таких машин), но почему-то их не использует.»

До тех пор, пока мы не будем ценить свое, ничего хорошего из этого не выйдет. Можно критиковать отечественные самолеты, вертолеты. Рассказывать, что они плохие, что что-то в них не устраивает. Но вы посмотрите на правительство США. Разве оно отказалось от Боинга после его катастрофических неудач, приведших к тому, что в начале 2020 года у Боинга не было новых заказов — впервые за 60 лет! Разве вышел какой-то министр к журналистам и сказал, что теперь они будут покупать бывшие в употреблении французские Airbus? Уже через час он не был бы министром. А у наших предприятий нет такого фиаско, как у Боинга. То почему государство не может его поддержать? Почему мы не перенимаем действительно положительный западный опыт, а заимствуем какой-то африканский, да еще прошлого века?

Вывод напрашивается сам — во всех вопросах окончательные решения должны принимать эксперты, мастера своего дела. Если в стране есть генеральный конструктор вертолетной техники, то ни один вертолет без его разрешения не должен эксплуатироваться в стране, если есть главный специалист по лекарственным средствам в стране, то ни одно лекарство без его экспертного заключения не должно быть в аптеке. Ведь для этого они десятилетиями учились, получали опыт, чтобы сделать нашу жизнь максимально безопасной — как на земле, так и в небе.

Александр ПАЛИЙ

Трансформація авіапрому поспіхом не дасть Україні належних результатів

Інакше виникне лише ситуація схожа на акваріум з рибками, які знаходяться там доволі довго, аж вода перетворилась на каламутне середовище. Коли раптово починається трансформація, процес схожий на те, як воду збовтували і на саму поверхню піднявся той «букет» проблем, який довго осідав в очікуванні свого вирішення. Тобто, усі недопрацьовані ситуації, які зачепили процес новоутворень, будуть давати про себе знати: потягнувши за ниточку, буде розмотуватися цілий клубок недоліків.

Щоб налагодити вкрай необхідний гармонійний розвиток промисловості, слід йти шляхом концепції соціально-відповідального сталого розвитку економіки. В такому аспекті велике значення має держава. Бо вона має, зокрема, забезпечити баланс інтересів між громадським суспільством і бізнесом, почати формувати філософію сталого розвитку і дбайливого використання промислово-інтелектуальних резервів, які має Україна. Для цього необхідно розробити програми підтримки підприємств, піклуючись про соціально-економічний розвиток, конкурентоспроможність країни, відповідальність перед споживачем і працівником, відповідно до наявних соціальних цілей і стандартів. Програма «державного піклування» не повинна обмежуватися тільки наданням пільг і субсидій, а сприяти розвитку таких «підприємств — діамантів», як ДП «Антонов» за рахунок спеціальних фондів, надавати доступ до пільгових кредитів та до держзамовлення, підтримувати «споріднені» підприємства в галузі та сумісних напрямків.

Важливо, щоб під час трансформації — перезавантаження, якої так прагне уряд країни, «сокіл» не був позбавлений крил і не перетворився на хробака, який «народжений повзати і літати вже не може»...

Бо не можна не дооцінювати і іноземних стейкхолдерів, на яких орієнтується цільова модель корпоративного управління, яку підготував УкрОборонПром. Якщо ці стейкхолдери вважатимуть що подальший розвиток підприємств недоцільний, або він обмежує їх власні інтереси, то почнуть ігнорувати прийняття зважених рішень. Серед цілей корпоративного управління треба значну увагу приділити класифікації акціонерів-стейкхолдерів, аналізу їх інтересів і особливо знайти шляхи управління їх поведінкою та впливом на економіку України.

Хочеться запитати «диригентів трансформації»: «Як ми будемо застраховані і хто відповідатиме у разі помилково ухвалених рішень?»

Вікторія ГРЕЧУШНА,
громадський кореспондент профкому ПО ПАУ на ДП «АНТОНОВ», провідний інженер-конструктор КВ-12

ВІД РЕДАКЦІЇ:

Зараз в країні прикута увага до стратегічного підприємства — ДП «Антонов». Як дійсно надати йому друге дихання і не втратити, поспіхом реформуючи?

Законопроєкт №2681: що готує профспілковцям?

ДІЮЧІ ГАРАНТІЇ ДЛЯ ПРОФСПІЛОК	НАМІРИ ПРОЄКТУ №2681
Право профкому **вимагати розірвання контракту** з керівником підприємства, якщо той порушує законодавство	**ВИКЛЮЧИТИ**
Обов'язок органів виконавчої влади **враховувати позицію профспілок при розробці проєктів законів**, інших нормативних актів	**ВИКЛЮЧИТИ**
Право **вимагати** від керівника документи, **відомості та пояснення щодо умов праці**, виконання КД	**ВИКЛЮЧИТИ**
Право **перевіряти роботу об'єктів** громадського харчування, гуртожитків, дитячих закладів, що належать підприємству, або які його обслуговують	**ВИКЛЮЧИТИ**
Обов'язок керівника **надати для роботи профкому приміщення** із відповідними умовами	**ВИКЛЮЧИТИ**
Обов'язок роботодавця **утримувати та перераховувати профспілкові внески**	**ВИКЛЮЧИТИ**
Можливість **оскаржити у суді дії керівника**, які порушують права профспілки	**ВИКЛЮЧИТИ**
Обов'язок роботодавця **перераховувати кошти на культурно-масову, фізкультурну та оздоровчу роботу**	**ВИКЛЮЧИТИ**
Притягнення до дисциплінарної відповідальності працівників, які є членами профкому **лише за попередньої згоди профкому**	**ВИКЛЮЧИТИ**
Річний «імунітет» від звільнення для членів профкому після закінчення строку повноважень	**ВИКЛЮЧИТИ**
Додаткова відпустка на профспілкове навчання до 6 календарних днів	**До 3 календарних днів**

Відділ правової роботи ВА ЦК ПАУ

Підсумки Рейтингу серед підприємств авіаційної промисловості України за І квартал 2020 року

Центральним Комітетом Профспілки авіабудівників України (ЦК ПАУ), разом із Асоціацією підприємств авіаційної промисловості України «Укравіапром», підбито підсумки рейтингової оцінки соціально-економічної діяльності підприємств і організацій авіаційної промисловості України за І квартал 2020 року.

Переможцями Рейтингу (призові місця в своїх групах підприємств) за підсумками І кварталу 2020 року стали:

В ГРУПІ А:
ПРОМИСЛОВІ ПІДПРИЄМСТВА
перше місце зайняло:

Державне підприємство «Жулянський машинобудівний завод «Візар», м. Вишневе (директор — **Коваль А.О.**, голова первинної організації ПАУ — **Тур В.М.**);

друге місце розділили:

Державне підприємство «Антонов», м. Київ (президент — **Донець О.Д.**, голова первинної організації ПАУ — **Гуска В.П.**);

Державне підприємство «Спецоборонмаш», м. Київ (директор **Самокіш М.А.**, голова первинної організації ПАУ — **Лєскова Н.М.**);

Державне підприємство «Радіовимірювач», м. Київ (директор **Степаненко А.П.**, голова первинної організації ПАУ — **Кагляк Д.У.**);

В ГРУПІ Б:
ІНШІ ПІДПРИЄМСТВА
ТА ОРГАНІЗАЦІЇ
перше місце розділили:

Приватне акціонерне товариство «ФЕД», м. Харків (голова правління — **Попов В.В.**, голова первинної організації ПАУ — **Носова О.Ю.**);

Приватне акціонерне товариство «УХЛ-МАШ», м. Київ (голова правління — **Приходько В.Р.**, голова первинної організації ПАУ — **Воскобойніков О.А.**);

Товариство з обмеженою відповідальністю «Металеві меблі» м. Боярка, Київської області (директор — **Клименчук В.С.**, голова первинної організації ПАУ — **Бекало В.В.**);

В ГРУПІ В:
НАУКОВІ ТА ПРОЕКТНО-
КОНСТРУКТОРСЬКІ ОРГАНІЗАЦІЇ
перше місце зайняло:

Державне підприємство «ДержККБ «Луч», м. Київ (генеральний конструктор — генеральний директор — **Коростельов О.П.**, голова первинної організації ПАУ — **Бацюн Т.П.**);

друге місце зайняло:

Державне підприємство «Івченко–Прогрес», м. Запоріжжя (директор, генеральний конструктор — **Кравченко І.Ф.**, голова первинної організації ПАУ — **Архипов Д.С.**);

третє місце зайняло:

Товариство з обмеженою відповідальністю ТОВ «Київавіапроект», м. Київ (генеральний директор — **Чорноусько М.В.**, голова первинної організації ПАУ — **Сніцарук О.С.**).

За окремими показниками Рейтингу кращих результатів за І квартал 2020 року досягли:

а) за обсягами товарної продукції (виконаних робіт) на одного працюючого:

— в групі А: — ДП «Радіовимірювач», ДП «Антонов», АТ «Мотор Січ»;

— в групі Б: — ПрАТ «ФЕД», ПрАТ «УХЛ-МАШ»;

— в групі В: — ДП «ДержККБ «Луч», ДП «Івченко-Прогрес»;

б) щодо збереження (ріст) чисельності працюючих:

— в групі А: — ДП «Радіовимірювач» (+1,79%), ТОВ «ВІАЗ» (+1,02%), ДП «ЖМЗ «Візар» (+0,12%), ДП «Спецоборонмаш» (+0,79%), ДП «ЗВВО» (+0,01);

— в групі Б: — ТОВ «Металеві меблі» (+7,65%), ПрАТ «ФЕД» (+3,22%), ПрАТ «УХЛ-МАШ» (+2,46%);

— в групі В: — ДП «ДержККБ «Луч» (+1,37%), ПрАТ «Авіаконтроль» (+1,01%), ТОВ «Київавіапроект» (+0,01%), ПАТ «УкрНДІАТ» (+0,01%);

в) за рівнем середньомісячної заробітної плати:

— в групі А: — ДП «ЖМЗ «Візар», ДП «Антонов», ДАХК «Артем», ДП «Спецоборонмаш»;

— в групі Б: — ПрАТ «ФЕД»;

— в групі В: — ДП «ДержККБ «Луч», ДП «Івченко-Прогрес», ПАТ «УкрНДІАТ», ДП «ХАКБ».

За інформацією, наданої підприємствами галузі, заборгованість із виплати заробітної плати, станом на 01.04.2020 р., мають:

— ХДАВП, м. Харків (в середньому 120361,15 грн. на одного працюючого);

— ПАТ «ДАЗ», м. Дніпро (в середньому 37594,23 грн. на одного працюючого);

— ПАТ «НТК «Електронприлад», м. Київ (в середньому 21780,89 грн. на одного працюючого);

— «Південдіпрондіавіапром», м. Харків (в середньому 15367,35 грн. на одного працюючого;

— ПАТ «Електроавтоматика», смт. Буштино, Тячівського району, Закарпатської області (в середньому 10000,0 грн. на 1 працюючого).

Відділ соціально-економічного захисту виконавчого апарату ЦК ПАУ

Робота профкомів ПО ПАУ під час карантину

Керівництво **ДП «Новатор»** спільно з профкомом ПО ПАУ робить все можливе для того, щоб на підприємстві дотримувалися всіх заходів безпеки для запобігання захворюванню та розповсюдженню хвороби COVID-19, а саме: при вході на підприємство здійснюється контроль температури всіх працівників які приходять на роботу, виконується дезінфікування приміщень та коридорів, роздано всім працівникам засоби індивідуального захисту (марлеві пов'язки) у кількості 10 шт. на одного працюючого та знаходиться на резерві ще по 10 шт.

Голова профкому ПО ПАУ на ДП «Новатор» **Олександр Рижанський** бере постійну участь в нарадах адміністрації підприємства стосовно організації виробництва в період карантину та під час поступового виходу з нього, загрузки ДП «Новатор», оплати праці тощо.

* * *

За время карантина профком ПО ПАУ на **ДП «ЗАВОД 410 ГА»** информировал членов профсоюза по сети Viber и в телефонном режиме о работе Профсоюза авиастроителей Украины, направленной на защиту социально-экономических и трудовых прав и законных интересов членов Профсоюза. Руководство профкома постоянно проводило переговоры с администрацией предприятия по вопросам погашения задолженности по выплате заработной платы, простоя предприятия на период карантина согласно постановлению Кабинета Министров Украины, решений органов местной власти. К сожалению, поддержать материально или обеспечить средствами защиты от коронавируса членов ПАУ у профкома не было возможности из-за финансовых трудностей. 04.06 состоялась встреча профактива с новым генеральным директором Пащенко А.Ю., на которой были обсуждены вопросы дальнейшей работы после выхода из простоя ориентировочно после 22.06.2020 года.

Інформація підготовлена за повідомленням профкомів ПО ПАУ

ВІД РЕДАКЦІЇ:

Закликаємо всі ПО ПАУ ділитися досвідом своєї роботи і направляти в редакцію свої матеріали!

Вітаємо з ювілеєм!

В останню суботу травня Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут» відзначив 90-річчя з дня заснування.

На сьогоднішній день НАУ «ХАІ» — єдиний вищий навчальний заклад в Україні, який готує для «ФЕДа» спеціалістів з агрегатобудування. Це яскравий приклад співпраці між університетом та промисловим підприємством відповідного профілю.

Приємно зазначити, що кожен четвертий фахівець нашого підприємства — випускник ХАІ різних років випуску. Серед них такі відомі прізвища, як колишній директор підприємства М.П. Такор'янц, нинішній директор заводу Дмитро Андрійович Леонов (закінчив Національний аерокосмічний університет у 2018 році, факультет авіаційних двигунів за спеціальністю «авіаційна та ракетно-космічна техніка»), колишній директор заводу, а нині — генеральний директор ДП «ЗАВОД 410 ЦА» О.Ю. Пащенко, голова правління ПРАТ «ФЕД» В.В. Попов, колишні заступники директора В.А. Матюхін, С.Д. Корзинкін, В.О. Границя, Г.П. Мазур, М.Ф. Савченко, В.С. Волошкін, головний інженер А.М. Орлов, начальник 20 цеху В.М. Зінченко та багато інших.

Багато випускників вишу сьогодні в непростих умовах сумлінно виконують свої виробничі обов'язки і вносять значний вклад у роботу підприємства. Серед них директор технічний І.А. Шипуль, його заступники А.І. Бодня та М.О. Круговий, заступник директора з виробництва Ю.С. Дорошенко, заступник головного конструктора О.Г. Бікін, головний технолог заводу Ю.В. Чорний, заступник відділу комерції та збуту Т.А. Кочка, начальник 12 цеху Т.В. Аланія, головний диспетчер С.Л. Соколов, заступник головного металургу В.В. Гош, начальник збирального цеху Ю.П. Горобець та багато інших працівників.

Плідне співробітництво із науковцями ХАІ, завідуючим кафедрою технологій виробництва авіаційних двигунів А.І. Долматовим, професором О.Д. Некрасовим, помічником ректора з питань інновації С.Є. Марковичем, заступниками декана В.І. Назіним та І.І. Рединим, професором А.А. Лелетою, допомагає підтримувати професійну комунікацію та обмін безцінним досвідом.

За сорок два роки співпраці з ХАІ у цехах та відділах заводу пройшли виробничу практику понад чотири тисячі студентів, більшість з яких залишилась у нас працювати.

Завдяки високому професіоналізму та наполегливій праці наших провідних інженерів В.А. Хлист, Л.Н. Холомєєвій, А.К. Товстопльоту, Т.В. Василенко, Ю.М. Гробовому, заступнику начальника 11 цеху Г.В. Пушиліну, начальника технологічного бюро А.В. Хорошиловій студенти другого факультету кафедри «Авіадвигунобудування» під час виробничої практики отримують необхідні знання та перший виробничий досвід.

Наше співробітництво з ХАІ триває, і ми сподіваємось на його подальше поглиблення. Тож бажаємо викладачам університету та його працівникам міцного здоров'я, нових вагомих здобутків, сил і наснаги в нелегкій освітній справі! А усім випускникам рідної для них АЛЬМА-МАТЕР — творчих успіхів!

Інна ПІДЯК,
газета «Федівець»

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. Видруковано в ТОВ «Мега-Поліграф» м. Київ, вул. Марка Вовчка, 12/14. Виходить двічі на місяць. Наклад: 2 500 примірників. Реєстраційне свідоцтво: КВ 11645-516Р від 15.08.2006 р. Підписано до друку 09.06.2020 р. Замовлення № 11.

www.ukrprofavia.org.ua aviabudivnyk2@gmail.com facebook.com/ukrprofavia1991 t.me/ukrprofavia twitter.com/ukrprofavia