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

Авіабудівник України

WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ № 13 (319), липень 2020 року

Олега Уруського призначено Віце-прем'єр-міністром України — Міністром з питань стратегічних галузей промисловості

Верховна Рада України на засіданні в четвер, 16 липня, призначила **Олега Уруського** на посаду Віце-прем'єр-міністра України — Міністра з питань стратегічних галузей промисловості.

За призначення **Олега Уруського** проголосувало 250 народних депутатів.

Представляючи Олега Уруського, Прем'єр-міністр України **Денис Шмигаль** наголосив, що Україна потребує міністерства, яке буде опікуватися промисловістю, оборонно-промисловим комплексом, стратегічними галузями, при цьому очільник цього міністерства має бути у статусі віце-прем'єра, аби мати не лише закріплену відповідальність, а і відповідні повноваження та статус представництва.

«Статус віце-прем'єра для нового міністра дуже чітко вказує на пріоритети нашого Уряду. Ми розуміємо, що українським стратегічним галузям промисловості потрібно нове бачення та нові підходи. Україна має стати майданчиком для появи нових технологій», — зазначив Денис Шмигаль.

Олег Уруський, виступаючи перед парламентарями, у свою чергу зазначив, що бачить своїм першим завданням налагодження системи в промисловій політиці. «Уряд планує в співпраці з партнерами, з Федерацією роботодавців, з Українською спілкою промисловців та підприємців, з профспілками, з асоціаціями реалізувати напрацювання, які уже є. Я сподіваюся на плідну співпрацю з депутатським корпусом. Тільки разом ми можемо вийти з тієї ситуації, в якій опинилася наша промисловість», — заявив він.

Уруський Олег Семенович

Віце-прем'єр-міністр України — Міністр з питань стратегічних галузей промисловості України.

Народився у 1963 році в місті Чортків Тернопільської області.

У 1985 році закінчив Київське вище військове авіаційно-інженерне училище.

Упродовж 1993–1996 років очолював управління у Національному космічному агентстві України, а протягом 1996–2000 рр. — управління в апараті РНБО.

У 2000–2003 роках обіймав посаду першого заступника голови Державної комісії з питань оборонно-промислового комплексу України.

У 2003–2005 роках очолював департамент у Секретаріаті Кабінету Міністрів.

У 2005 році призначений першим заступником Міністра промислової політики.

З 2014 по 2015 роки — заступник генерального директора Державного концерну «Укроборонпром».

У 2015 році був Головою Державного космічного агентства України.

У квітні 2020 року очолив інжинірингову компанію «Прогрестех-Україна».

16 липня 2020 року призначений на посаду Віце-прем'єр-міністра України — міністра з питань стратегічних галузей промисловості України.

Доктор технічних наук, лауреат державної премії в галузі науки і техніки, академік Міжнародної академії аеронавтики.

ДП «АНТОНОВ» очолив Олександр Лось

Наказом ДК «Укроборонпром» від 7 липня 2020 року № 63-к Президентом ДП «АНТОНОВ» призначено **Олександра Васильовича Лося**.

Уся його трудова діяльність пов'язана з ДП «АНТОНОВ». До того, як очолити підприємство, він обіймав посаду віце-президента з проектування.

З нагоди призначення керівника відбулося засідання Науково-Технічної Ради підприємства за участю представників ДК «Укроборонпром».

У своєму зверненні **Роман Бондар**, заступник Генерального директора ДК «Укроборонпром» з трансформації, зазначив: «Ми завжди розуміли, що «АНТОНОВ» — надунікальне підприємство, яким мають управляти антоновці — фахівці, які знають авіаційну галузь, цінують історичну спадщину та розуміють подальші напрямки розвитку. Необхідна була людина, яка б змогла провести компанію через всі важливі організаційні зміни, трансформації, які чекають на всю галузь. Призначення Олександра Лося стало для нас певним символом надії на відродження авіапрому. «АНТОНОВ» — локомотив програми розвитку авіаційної галузі України в цілому. Його завдання — проектувати, будувати і випробувати літальні апарати. На Олександра Лося покладена основна функція відновлення цієї роботи. Сьогодні посада Президента «АНТОНОВ» — це поєднання роботи авіаційного конструктора та менеджера. Ми чекаємо від «АНТОНОВ» плани і бачення розвитку підприємства». Від імені УОП, як керуючої державної структури, Р. Бондар запевнив учасників наради, що стратегічні рішення щодо реформування «АНТОНОВ» будуть прийматись за безпосередньої участі та з урахуванням інтересів колективу підприємства.

У свою чергу Олександр Лось сказав, що «це призначення — висока честь та значна відповідальність за подальшу долю підприємства та його колективу». Він висловив сподівання, що шлях розвитку підприємства і надалі буде прозорим і ефективним.

Серед перспективних напрямків діяльності ДП «АНТОНОВ» було визначено наступні:

— продовження роботи над моделлю організації — створення системи і структури ефективної моделі управління;

— запровадження системи публічної відповідальності керівників;

— розробка та введення стратегії розвитку, нових стандартів виробництва, сервісу та менеджменту.

Особливої уваги було приділено будівництву транспортного літака Ан-178 за перуанським контрактом. Відбулося також обговорення виробничих питань щодо забезпечення конкурентної оплати праці співробітникам ДП «АНТОНОВ», надання соціальних гарантій.

За інформацією прессслужби ДП «АНТОНОВ»

О.В. Лось народився в м. Києві 5 березня 1978 року. У 2001 році закінчив Київський міжнародний університет цивільної авіації (НАУ) за спеціальністю літакобудування та вертольотобудування, а також інститут післядипломного навчання НАУ за спеціальністю менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

З 2002 року працює на ДП «АНТОНОВ». Пройшов шлях від інженера-конструктора до віце-президента з проектування (2017 рік). Обіймав посади начальника сектора, заступника начальника відділу, заступника Головного конструктора з систем керування гідравліки та шасі.

О.В. Лось — кандидат технічних наук. Відзначений медаллю «За працю та звитягу» в 2009 році.

Всеукраїнський з'їзд авіабудівників відбувся!

27 червня п.р. вперше в історії незалежної України в Харкові відбувся Всеукраїнський з'їзд авіабудівників. Ініціаторами з'їзду стали Асоціація «Укравіапром», Профспілка авіабудівників України, Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України.

стор. 2–3

Уряд схвалив зміни до Стратегії відродження авіабудування

Кабінет Міністрів України актуалізував Стратегію відродження вітчизняного авіабудування.

Уряд на своєму засіданні 8 липня затвердив зміни до Стратегії та Плану заходів з її реалізації.

Нагадаємо, Стратегія відродження авіабудування була затверджена ще у 2018 році. Та, на жаль, до цього часу, заходи визначені в плані заходів не були виконані.

Зокрема, не затверджений найочікуваніший документ для авіабудівників — Державна цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості на 2018–2022 роки

Чи варто сподіватись, що нова Стратегія розвитку авіабудування буде реалізована виконавцями в «актуалізовані» строки? АУ

Всеукраїнський з'їзд авіабудівників відбувся!

27 червня п.р. вперше в історії незалежної України в Харкові відбувся Всеукраїнський з'їзд авіабудівників. Ініціаторами з'їзду стали Асоціація «Укравіапром», Профспілка авіабудівників України, Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України.

Всеукраїнський з'їзд дістав широку підтримку від промислових підприємств та профільних асоціацій, зокрема на міжнародному рівні. Листи з підтримкою надійшли від Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром», Українського союзу промисловців і підприємців (УСПП), Асоціації аерокосмічної промисловості Канади (AIAC), Федерального союзу німецької авіаційно-космічної промисловості (BDLI).

Головні питання, які обговорили учасники — надзвичайна кризова ситуація в галузі та загроза втрати Україною літакобудування впродовж лише одного року. Йшла мова про відсутність державних замовлень, державної програми розвитку авіабудування, серійного виробництва літаків більш ніж шість років, невиконання доручень президента України для стабілізації ситуації на Харківському авіаційному заводі (ХДАВП).

З'їзд було організовано для відпрацювання спільної позиції щодо реформування галузі літакобудування. Організатори з'їзду зазначили, що вони відкриті до діалогу з усіма зацікавленими сторонами і не полишають надії на вироблення спільного бачення плану порятунку галузі.

Під час виступу на з'їзді Президент асоціації «Укравіапром» **Віктор Попов** зазначив: «У нас є спільна мета — відродити українське авіабудування. Тому треба об'єднати зусилля. Минулого й цього року ми провели низку зустрічей на найвищому рівні. Одна з ключових відбулася у РНБО. У нас вже є конкретні напрацювання, покрокові механізми, які сприятимуть розвитку галузі. Ми запропонували всі наші розрахунки «Укроборонпрому». Тож ми готові до співпраці, до спільного розроблення програми відродження авіаційної галузі»,— підкреслив Віктор Попов.

Закінчення читайте на стор. 3

Резолюція Всеукраїнського з'їзду авіабудівників

Президенту України
Верховній Раді України
Раді національної безпеки та оборони України
Кабінету Міністрів України

м. Харків *27 червня 2020 р.*

Ми, делегати Всеукраїнського З'їзду авіабудівників — представники трудових колективів підприємств стратегічної галузі — авіаційної промисловості України, обговоривши поточну ситуацію на підприємствах та перспективи в галузі в цілому, констатують, що сьогодні, як ніколи, гостро стоїть питання:

Чи збереже Україна статус авіаційної держави світу?

Нас турбують негативні явища в галузі:

зупинка виробництва окремих видів продукції авіаційного призначення; відсутність внутрішнього ринку збуту та програми імпортозаміщення; відсутність напрямків та перспектив подальшого розвитку галузі (майже 10 років відсутня Програма розвитку авіапрому); хаотичні та поспішні спроби реформування галузі; відсутність преференцій перед іноземними постачальниками; припинення серійного випуску літаків.

Розкоординованість галузі, підпорядкування підприємств різним органам управління призвело до втрати державного впливу на роботу галузі та її подрібнення.

Затягуванні із розв'язанням цих питань спричиняють негативні соціальні наслідки: зростання темпів скорочення чисельності працюючих (втрачаються досвідчені та висококваліфіковані кадри) та нарощується обсяг боргів із заробітної плати.

Попри кризовий стан, підприємства авіаційної промисловості України продовжують функціонувати завдяки збереженому науково-технічному, виробничому та інноваційному потенціалу, створюють сучасну високотехнологічну продукцію, збільшують експортний потенціал країни, є місто утворюючими та перераховують до бюджету України мільйонні податки. Значний потенціал має нова для України галузь — вертольотобудування. Окрім того, підприємства галузі готові втілити у життя мрію Президента — забезпечити національного авіаперевізника українськими літаками.

Курс держави на розвиток високотехнологічних галузей, де створюється продукція з високою доданою вартістю, зокрема авіабудування, є нагальною потребою в умовах сьогодення.

Базові галузі промисловості, такі як машинобудування, металургія завжди мають державний протекціонізм. Якщо раніше це приховувалось, то при розгортанні рецесії світової економіки, загостреної наслідками появи COVID-19, до такого протекціонізму відкрито вдаються у всьому світі як до захисту економічної безпеки країни, інтересів працівників і роботодавців, громадського спокою.

Вважаємо неприпустимими випадки, коли, маючи налагоджене власне виробництво літальної техніки та авіаційний промисловий комплекс, держава Україна надає перевагу та субсидіює іноземних конкурентів вітчизняних виробників.

Окремої уваги потребує питання реформування галузі.

Визнаємо, підприємства галузі потребують запровадження сучасної моделі управління. Та в часи, коли галузь знаходиться у тяжкому кризовому стані, без чіткого бачення стратегії та програми розвитку, радикальне та поспішне реформування загрожує втратою цілісності авіапромислового комплексу. Послаблення державного регулювання стратегічними секторами економіки, такими як авіабудування несуть пряму загрозу національній безпеці України.

З метою недопущення втрати науково-технічного, інтелектуального, виробничого потенціалу та руйнування галузі, авіабудівники України ЗВЕРТАЮТЬСЯ до Президента України, Верховної Ради, Ради національної безпеки і оборони, Кабінету Міністрів з ВИМОГОЮ негайно прийняти комплекс заходів для виводу з кризового стану наукоємних галузей промисловості та забезпечити чітке державне управління та керівництво ними.

МЕТА цих заходів — збереження 53 тисяч робочих місць, закріплення за Україною статусу авіакосмічної держави.

Делегати Всеукраїнського з'їзду авіабудівників пропонують консолідовані пропозиції щодо невідкладних заходів, які включають наступні першочергові кроки:

Крок 1 — управлінський (організаційний):

• Утворити центральний орган виконавчої влади з питань оборонно- промислового комплексу та аерокосмічної галузі, яке визначатиме та реалізуватиме державну промислову політику і буде розпорядником бюджетних коштів;

• Увести до складу Уряду посаду Віце-прем'єр-міністра, який відповідав би за створення нових зразків техніки, розміщенням держзамовлень на українських високотехнологічних підприємствах тощо.

• Кабінету Міністрів України невідкладно затвердити Стратегію, Концепцію та Програму розвитку авіаційної промисловості України.

Крок 2 — економічний:

• Гарантувати державне замовлення авіаційної техніки вітчизняного виробництва;

• Забезпечити фінансування заходів з державної підтримки галузі окремим рядком в Державному бюджеті України;

• Підтримати пропозицію Президента України щодо створення національного авіаперевізника з використанням авіаційної техніки вітчизняного виробництва;

• На рівні новоствореного Міністерства затвердити та неухильно дотримуватись плану виходу з банкрутства Харківського державного авіаційного виробничого підприємства;

• запустити механізми підтримки експлуатантів авіаційної техніки вітчизняного виробництва, використовуючи національну лізингову компанію.

Крок 3 — юридичний (ретельно опрацьований):

• Створити авіабудівний холдинг «АНТОНОВ» з всебічним урахуванням інтересів держави, галузі, трудових колективів;

• Забезпечити розвиток державно-приватного партнерства в авіабудуванні, концесійних проектів, технопарків, технополісів, вільних економічних зон.

Здійснення цих заходів та рішень дозволить вже в 2022 році отримати точку росту та до 2024 року стабілізувати ситуацію в галузі, а саме:

— виконати розпочаті комерційні контракти (Перу, Казахстан, Азербайджан);

— поставити нову вітчизняну і модернізовану авіатехніку сектору безпеки і оборони;

— добудувати і передати в експлуатацію не менше 12 літаків, виробництво яких розпочате на ДП «АНТОНОВ», ХДАВП, ДП «Завод 410 ЦА»;

— створити систему технічного обслуговування і ремонту вітчизняної авіатехніки;

— фінансово оздоровити підприємства, ліквідувати заборгованість, в тому числі з заробітної плати, забезпечити стабільно високі надходження податків і зборів до бюджетів всіх рівнів.

Ми, представники трудових колективів підприємств авіаційної промисловості України, готові до спільної праці з прийняття оптимальних рішень для недопущення втрати національних інтересів України. Давайте разом створимо умови для реалізації нашого досвіду, компетенцій та переваг, надамо вітчизняним виробникам можливість максимально розкрити свій потенціал. Спираючись на цей потенціал, держава зможе прискорити розвиток економіки, зміцнити оборонний сектор, забезпечити ефективний розвиток науки, техніки, соціальної сфери.

Закликаємо представників органів державної влади, народних депутатів, Державного Концерну «Укроборонпром», інших громадських формувань при розробці проектів нормативних актів та програм щодо реформування галузі не залишати осторонь позицію авіабудівників, професіоналів, громадян, що розуміють значення та роль галузі у зміцненні безпеки держави.

Не допустимо знищення авіаційної промисловості України!

Щиро сподіваємось на розуміння та підтримку.

За дорученням делегатів Всеукраїнського з'їзду авіабудівників:

Президент Асоціації «Укравіапром»
Віктор Попов

Голова Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України
Віктор Салюта

Голова Профспілки авіабудівників України
Ярема Жугаєвич

В ЦЕНТРІ УВАГИ

КБ «ЛУЧ» планує представити макет власного ударного БПЛА на виставці «Зброя та безпека»

Державне підприємство «Державне Київське конструкторське бюро «Луч», яке входить до державного концерну «Укроборонпром», розробляє ударний безпілотний літальний апарат «Сокіл-200», макет якого буде представлено на цьогорічній виставці «Зброя та безпека».

Про це генеральний конструктор та генеральний директор ДККБ «Луч» **Олег Коростельов** розповів в інтерв'ю Security Talks. Наразі вже відпрацьовано близько 85% вузлів та агрегатів майбутнього БПЛА: «Усі комплектуючі частини безпілотника відпрацьовані: є ракета, є

оптико-прицільна станція з лазерною системою наведення — тепер ми просто поєднуємо це в іншому літальному апараті. Спроектувати літальний апарат для КБ «Луч» — це взагалі не проблема»,— повідомив Олег Петрович Коростельов.

За словами генерального конструктора, корисне навантаження майбутнього ударного БПЛА складатиме 200–250 кг, з розрахунку на можливість нести 4 протитанкові ракети типу «Бар'єр» власної розробки та виробництва.

«Я вважаю, що цілком реально прийняти такий літак на озброєння протягом 1,5 років: почати літати через 9 місяців і 8–9 місяців залишити на випробувальні роботи»,— переконаний пан Коростельов.

На підприємстві готуються представити макет «Сокола-200» у натуральному масштабі на цьогорічній виставці «Зброя та безпека». Крім того, генеральний директор ДККБ «Луч» повідомив, що наразі триває процедура прийняття на озброєння ракетного комплексу Р-360 «Нептун», випробування якого закінчилися нещодавно. «Процедура включає в себе акти державної комісії, кодифікацію основних частин та комплексу в цілому, і в подальшому наказ міністра оборони та прийняття, так би мовити, на постачання. Нам слід пройти ці процедури, але я думаю, що протягом 1,5–2 місяців, ми вкладемося у ці строки»,— повідомив Олег Коростельов та додав, що до кінця 2021 року дивізіон ракетних комплексів «Нептун» вже може бути переданий до війська.

Всеукраїнський з'їзд авіабудівників відбувся!

Закінчення. Початок на стор. 2

Особливу увагу на з'їзді приділили проблемам ХДАВП. Учасники з'їзду, зокрема генеральний директор ХДАВП **Сергій Задорожний** та голова ПО ПАУ на ХДАВП **Михайло Погорєлов** в своїх виступах наголошували на необхідності безумовного виконання відповідного доручення Президента України, зокрема щодо погашення заборгованості із виплати зарплати працівникам ХДАВП, забезпечення замовленнями тощо, що силами одного лише підприємства зробити неможливо.

Голова Харківської обласної державної адміністрації **Олексій Кучер**, який взяв активну участь у з'їзді, наголосив, що керівництво «Укроборонпрому» має виконувати свої обіцянки й доручення Президента. Голова ХОДА навів таку цифру — сьогодні заборгованість щодо ХАЗ становить більше ніж 50% заборгованості в Харківській області.

Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич** в своєму виступі констатував, що, на жаль, за підсумками першого кварталу поточного року обсяги виробництва впали вперше за багато років на 20%, зупинено виробництво окремих видів продукції авіаційного призначення; відсутність внутрішнього ринку збуту призводить до відтоку кваліфікованих кадрів за кордон. Ярема Жугаєвич зазначив, що хаотичні та поспішні спроби реформування галузі в попередні роки вже призвели до негативних явищ.

«У галузі працює 53000 працівників, які здатні генерувати мільярди гривень доходу до держбюджету. Але необхідна державна підтримка, за наявності якої обсяги можуть зрости у п'ять — шість разів, крім того дадуть колосальний мультиплікаційний ефект для суміжних галузей»,— наголосив Голова Профспілки авіабудівників України.

Про негативні явища у галузі говорили й інші виробники авіаційної техніки, керівники авіапромислових підприємств, науковці.

«На цей момент відбувається тільки одне: Президент дає завдання, і воно гине в бюрократії. Ми з надією чекаємо, що держава все-таки прислухається та відновить виробництво. Сьогоднішній з'їзд — доказ того, що галузь жива. Галузь просить про допомогу, але й віддача від неї дуже велика»,— зазначив член ради директорів «Мотор Січ» **Володимир Семенов**.

Голова правління АТ «Дніпропетровський агрегатний завод» **Євген Морозенко** вважає правильним вивести літакобудівну галузь з-під контролю ДК «Укроборонпром». «Українські літаки — це цивільна авіація: пасажирські регіональні літаки та транспортна авіація, і вони не мають жодного стосунку до Укроборонпрому, який, до речі, потребує реформування»,— наголосив він.

У роботі з'їзду взяли участь народні депутати — члени депутатської фракції політичної партії «Слуга народу» **Олександр Бакумов** та **Марія Мезенцева**, які висловилися на підтримку галузі.

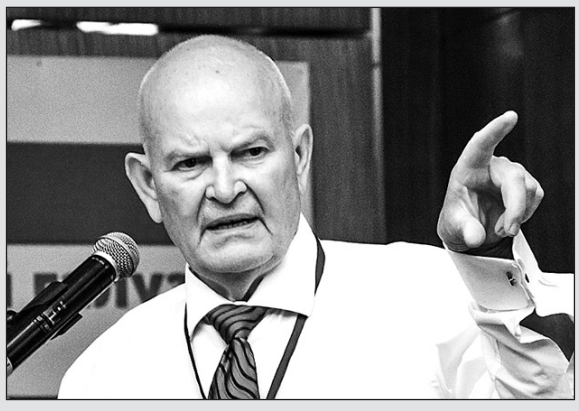
«Мета з'їзду: щоб наші проблеми, наші завдання почув Президент. Щоб уряд почув нас, щоб вони врахували наші пропозиції. Це стосується і першочергових кроків, і програми розвитку галузі до 2030 року. Ми залишимося з вами без роботи, якщо не буде ухвалено програму розвитку авіації. Також нам треба створювати потужне авіапромислове лобі у Верховній Раді. Без підтримки народних депутатів галузь не буде розвиватися»,— зазначив Президент Асоціації «Укравіапром» **Віктор Попов**.

На Всеукраїнському з'їзді авіабудівників було ухвалено рішення оголосити перерву на один — максимум півтора місяця. Було затверджено резолюцію, яку передали трудовим колективам авіапромислових підприємств, Офісу президента України, Кабінету Міністрів, Верховній Раді, РНБО. В «Укравіапромі» сподіваються, що голос авіабудівників почують і наступний з'їзд проведуть за участі Президента України та Прем'єр-міністра. Організатори з'їзду вважають, що в роботі другого етапу з'їзду мають взяти участь представники всіх без винятку підприємств галузі, адже проблеми спільні і вирішувати їх потрібно разом.

Олександр ПАЛІЙ

Точка зору учасників з'їзду — Героїв України

Герой України, Заслужений машинобудівник України Олександр Жданов:



«Всеукраїнський з'їзд авіабудівників було проведено в надзвичайно важливий момент в історії галузі, яка зараз у кризовому стані. Далі затягувати із цим заходом не було сенсу. На з'їзді не тільки означили проблемні питання, але й запропонували дорожню карту першочергових кроків для виходу із кризи. Це насамперед необхідність якнайшвидше вилучити підприємства авіапрому зі складу ДК «Укроборонпром», який за весь час свого існування абсолютно нічого не дав їм, а тільки забирав у підприємств суттєві кошти на своє утримання. До того ж «Укроборонпром» постійно всі роки супроводжував шлейф корупційних скандалів. Ця структура не тільки не дає можливості розвиватися авіаційній галузі, а навпаки заважає. Друга проблема — це відсутність державної програми розвитку галузі. Уже 10 років у нас її не затверджують під різними приводами. Так було і за Януковича, і за Порошенка. Але ми сподіваємося, що все зміниться за Президента України Володимира Зеленського, оскільки на відміну від своїх попередників, він демонструє свою зацікавленість у розвитку авіабудування й хоче, щоб Україна випускала власні літаки. Державна програма — це не проїдання бюджетних коштів, як намагаються це подати її опоненти. Це, по суті, поштовх до виходу галузі із кризи. Збільшення обсягів реалізованої продукції дасть змогу суттєво збільшити і надходження податків до держбюджету. Якщо подивитися на бюджетні витрати за крайні 10 років, то можна побачити, що в нас є кошти на будь-що, тільки не на галузь, яка дає високу додану вартість і забезпечує мультиплікаційний економічний ефект: 10–12 робочих місць створюють на одне робоче місце в авіапромі!»

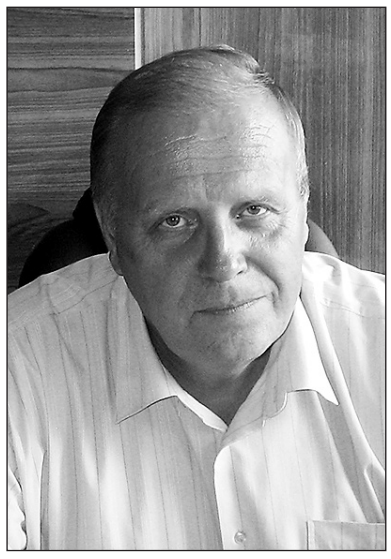
Герой України, Заслужений машинобудівник України, Міністр промислової політики України у 2002–2004 році Анатолій М'ялиця:

«Україна зараз у дуже складній економічній ситуації. У країни не буде грошей. Авіабудування якраз та галузь, яка може наповнювати бюджет, якщо правильно підійти до організації її роботи. Саме тому нам потрібне міністерство. Якщо реалізувати реформу «Укроборонпрому» в тому вигляді, як її пропонує керівництво концерну, за рік наша країна остаточно втратить авіапром! Колосальна проблема для галузі — кадри. У нас колосальний дефіцит кадрів. Викладаючи студентам у ХАІ, я бачу, що в них дуже слабка мотивація. Ми маємо зробити все можливе, щоб вони побачили, що після навчання на них очікує перспективна робота на ХДАВП, ДП «Антонов», ФЕД тощо. А замість цього вони їдуть працювати підсобними робочими до Польщі, інших країн, де платять більше. Кадри в авіабудуванні готують роками. Наприклад, стапельник набуває свого досвіду протягом п'яти років! На Харківському авіазаводі також можна виробляти навчальні літаки — ХАЗ-30. Чому ми маємо ті ж навчально-тренувальні літаки купувати за кордоном? Хіба ми не здатні створювати їх самі? Здатні, ще й кращі за зарубіжні аналоги».

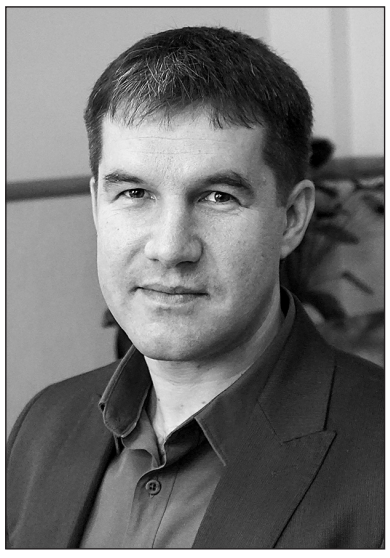
Випускники ХАІ

Закінчення. Початок читайте в попередньому номері газети «АУ»

З Національним аерокосмічним університетом «ХАІ» ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД» пов'язує тісна багаторічна співпраця. Понад сто випускників цього вишу стали в нас справжніми професіоналами, застосували здобуті теоретичні знання на практиці і внесли свій вклад у розвиток нашого підприємства й авіаційної галузі загалом, стали гордістю «ФЕДа» й не тільки. Про деяких розповімо докладніше.


А. Бодня

М. Сапегін


Ю. Горобець

Анатолій Іванович Бодня закінчив ХАІ в 1972 році за спеціальністю інженер-механік авіаційних двигунів. Як згадує А.І. Бодня, на факультеті двигунобудування готували фахівців із рідинних ракетних двигунів, у галузі ядерної техніки. Факультет був дуже великий, забезпечував кадрами підприємства України і ближнього зарубіжжя. Великий обсяг теоретичних знань проходили з лопатевих машин, теорії та випробування повітряно-реактивних двигунів. Для професійного становлення авіаційного фахівця була дуже важливою приналежність до воєнної кафедри, яка до 1966 року готувала ракетників, після — техніків, механіків з обслуговування літаків. На аеродромі стояли Міг-9, Міг-19, Ан-12 та Ан-14, на яких проводилися випробування двигунів під керівництвом інженерів із воєнної кафедри, щоби студенти не тільки знали теорію, але й бачили на практиці, з чим вони будуть працювати.

З теплом А.І. Бодня згадує про літні студентські будзагони. Він брав участь у будівництві гуртожитків інституту, його однокурсники будували плавальний басейн.

Свою діяльність на ДП «ХМЗ «ФЕД» Бодня розпочав інженером 155-го військового представництва, потім працював інженером-конструктором 1 категорії, заступником начальника відділу, головним конструктором, заступником головного інженера, зараз обіймає посаду заступника директора технічного. Анатолій Іванович — Заслужений машинобудівник України.

Віктор Васильович Попов закінчив Харківський авіаційний інститут у 1979 році за спеціальністю двигунобудування й має кваліфікацію інженер-механік. Працював на ДП «ХМЗ «ФЕД» інженером-випробувачем, начальником бюро технічного контролю механічного цеху, начальником механічного цеху, заступником головного інженера, начальником управління матеріально-технічного забезпечення, заступником генерального директора з питань матеріально-технічного забезпечення й комерції. З 1999 року й дотепер працює головою правління акціонерного товариства «ФЕД».

В.В. Попов, крім основної діяльності, у теперішній час — президент Асоціації «Укравіапром», президент інноваційного аерокосмічного кластера «Мехатроніка», почесний консул Словаччини в Харкові.

Володимир Анатолійович Матюхін закінчив ХАІ в 1972 році за спеціальністю інженер-механік авіаційних двигунів. Два роки відслужив у армії, а з 1974 року працював на нашому підприємстві. Пройшов кар'єрні сходинки від майстра до начальника цеху, начальника виробництва, заступника директора з виробництва, заступника директора з якості. В.А. Матюхін — Заслужений машинобудівник України, Почесний авіабудівник України, академік Інженерної академії України. «ХАІ — це життя, це традиції, — сказав Володимир Анатолійович. — Це прекрасні викладачі, які прищепили нам любов до авіації, які не тільки вчили, а й любили своїх студентів. Це Шошин Юрій Сергійович (кафедра конструкції авіаційних двигунів), Лелета Анатолій Андрійович (кафедра технології виробництва авіаційних двигунів). Я завжди згадую їх із вдячністю».

Колишній заступник головного технолога **Володимир Миколайович Музиченко** закінчив авіаційний інститут в 1970 році. Розпочав роботу на ДП «ХМЗ «ФЕД» начальником бюро стандартизації, але обрав творчу працю конструктора технологічного оснащення, згодом став начальником конструкторського бюро. Приймав безпосередню участь в освоєнні нових виробів, впровадженні нового сучасного устаткування. Має багатий виробничий досвід: присвятив підприємству понад 50 років. В.М. Музиченко — Почесний авіабудівник України.

В 1970 році приблизно 14 випускників ХАІ прийшли працювати на ДП «ХМЗ «ФЕД». Серед них був і **Борис Іванович Курило** (випускник факультету двигунобудування). Навчання в інституті було яскравою сторінкою його життя, яка залишила теплі спогади. Б.І. Курило із вдячністю згадує викладачів математики С.М. Бронштейна і М.І. Бутейко, викладача теоретичної фізики М.А. Хижняка («то була велика людина»). А викладач газової динаміки Борисенко, що вів науково-дослідницьку роботу, ще й давав студентам уроки з етикету, які залишилися у пам'яті й до сьогодні. Б.І. Курило працював налагоджувальником верстатів, майстром, начальником бюро технічного контролю, заступником начальника 14 цеху.

Начальник 22 цеху **Юрій Петрович Горобець** закінчив ХАІ в 1999 році за спеціальністю «Двигуни ракетно-літальних апаратів». Почав працювати на підприємстві з майстра в цеху, начальника бюро, згодом став заступником начальника цеху.

Головний технолог заводу — **Юрій Вікторович Чорний** закінчив ХАІ у 2011 році за двома спеціальностями «Технологія літако- і вертольотобудування» та «Фінанси». Працював інженером-технологом, начальником технологічного бюро 16 цеху, заступником головного технолога з виробництва. Набуті в університеті знання допомагають вирішувати різні завдання з використанням сучасних технологій, аналізувати велику кількість технічної інформації при прийомі рішень.

Після закінчення ХАІ **Олександр Іванович Горяістов** за розподілом потрапив до ДП ХМЗ «ФЕД», де працював майстром, змінним майстром. Через рік його призвали до армії, де він виконував інтернаціональний обов'язок в Афганістані механіком літаків. Після того повернувся на завод майстром, працював інженером з організації та нормування праці, зараз — начальником бюро праці та заробітної плати.

Начальник відділу кадрів управління з роботи з персоналом **Микола Федорович Сапегін** поєднував навчання на вечірньому відділенні ХАІ з роботою на заводі учнем токаря, а після закінчення університету в 1974 році став інженером-технологом, інженером-конструктором, заступником начальника відділу кадрів.

Олександр Геннадійович Бікін закінчив ХАІ за спеціальністю «Технологія будування авіаційних двигунів». Працював інженером-конструктором, начальником бюро, а зараз — заступник головного конструктора підприємства. О.Г. Бікін вдало застосовує набуті в університеті теоретичні знання, успішно вирішує технічні та організаційні питання.

Начальник управління комерції, збуту та зовнішньоекономічної діяльності **Олександр Миколайович Пирогов** закінчив ХАІ в 1974 році за спеціальністю «Двигуни та енергетичні установки літальних апаратів» і став працювати на заводі змінним майстром, потім старшим майстром, через кілька років — начальником бюро виробничого відділу, а згодом заступником начальника, начальником відділу збуту. ХАІ для нього — школа життя. «Університет дає величезний спектр знань, серйозну теоретичну підготовку, фундаментальні ази, що допомагають вирішувати поставленні завдання. Тому його випускники успішно працюють у різних сферах, на різних підприємствах».

Тетяна Анатоліївна Кочка, заступник начальника управління комерції, збуту та зовнішньоекономічної діяльності, закінчила авіаційний інститут у 1998 році за спеціальністю «Економіка та управління в машинобудуванні». Прийшла працювати у відділ збуту інженером. Високоерудований фахівець, веде контрактну та переговорну роботу з іноземними партнерами підприємства.

Підготували Марина ГРИНЕНКО та Надія ФАНІНА, газета «Федівець»

Профактив ПАУ взяв участь у всеукраїнській попереджувальній акції протесту профспілок

30 червня, профактивісти Профспілки авіабудівників України (ПАУ), взяли участь у всеукраїнській попереджувальній акції протесту профспілок з вимогою не допустити прийняття антипрофспілкового законопроекту # 2681 та інших антисоціальних законів, що порушують основні статті Конституції України та міжнародні акти, ратифіковані Україною і викликають масові засудження міжнародних профспілкових організацій. АУ

ДНІ НАРОДЖЕННЯ У СЕРПНІ

1 СЕРПНЯ
ВДОВИЧЕНКО
Анатолій Андрійович
Заслужений машинобудівник України

4 СЕРПНЯ
ГАУК
Ігор Антонович
Ветеран ПАУ

5 СЕРПНЯ
РУСІНОВ
Володимир Іванович
Ветеран ПАУ

7 СЕРПНЯ
ПЛАХОТНИЙ
Павло Іванович
Ветеран ПАУ

8 СЕРПНЯ
ЖУГАЄВИЧ
Таїсія Іванівна
Ветеран ПАУ

13 СЕРПНЯ
РЕЄНТЕНКО
Тетяна Михайлівна
Голова ПО ПАУ у АТ УкрНДІАТ

20 СЕРПНЯ
САМОКІШ
Микита Анатолійович
Директор
ДП «Спецоборонмаш»

26 СЕРПНЯ
ТИНДІК
Володимир Тихонович
Заступник Голови Профспілки по Харківській області, голова ПО ПАУ на ДП «ХМЗ «ФЕД»

28 СЕРПНЯ
БЕЛЯЄВА
Віра Олександрівна
Ветеран ПАУ

29 СЕРПНЯ
ЖДАНОВ
Олександр Андрійович
Герой України

30 СЕРПНЯ
РЕМІНЕЦЬ
Андрій Петрович
Директор ПАТ «Точприлад»

Друкується за інформацією загального відділу виконавчого апарату Центрального Комітету ПАУ

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 20.07.2020 р. Замовлення №14.
www.ukrprofavia.org.ua aviabudivnyk2@gmail.com facebook.com/ukrprofavia1991 t.me/ukrprofavia twitter.com/ukrprofavia