



# Авіабудівник України



WWW.UKRPROFAVIA.ORG.UA

ГАЗЕТА ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

№ 1 (336) спецвипуск, лютий 2021 року



## Доручення Президента України щодо збереження кадрового потенціалу авіапрому

Торік, коли держава замовила свої ж літаки «Ан» для потреб Збройних сил України, це стало справжньою сенсацією. А має стати нормою!

Прізвище Антонов відоме в усьому світі завдяки таланту інженера Олега Костянтиновича, який народився 115 років тому.

Україна має й надалі пишатися нашими інженерами. Тому Президент Володимир Зеленський дав доручення «Укроборонпрому», до якого входить підприємство «Антонов», спільно з Міністерством освіти і науки та НТУУ «КПІ» створити та протягом трьох місяців запустити спеціальну програму підготовки інженерів-конструкторів ім. О.К. Антонова, а Кабінету Міністрів — розробити стимули, щоб талановиті молоді інженери могли й далі прославляти Україну на весь світ.

За інформацією Офісу Президента України

## Президент Асоціації «Укрaviaпром» Віктор Попов: «Необхідно консолідувати усі зусилля для виконання державного оборонного замовлення по літакам та вертольотам»

— Вікторе Васильовичу, як Ви оцінюєте поточний стан галузі?

— У 2020 році відбулися позитивні зміни. Наша авіаційна спільнота добилася виконання доручення Президента України щодо створення Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості. Ще один позитив полягає у тому, що вперше за роки незалежності України, авіагалузь отримала державне оборонне замовлення. В останній день 2020 року було підписане замовлення від Міністерства оборони України на виробництво трьох АН-178. Також держзамовлення на вертольоти отримала і «Мотор Січ».

→ Продовження читайте на стор. 2

## Президент України доручив розробити Державну науково-технічну програму з розвитку авіапромисловості на 2021–2030 роки та підготувати проведення відповідного засідання РНБО України

Президент України Володимир Зеленський під час відвідування Державного підприємства «Антонов» доручив розробити Державну науково-технічну програму з розвитку авіапромисловості на 2021–2030 роки. Секретареві Ради національної безпеки і оборони України Олексію Данілову, який супроводжував Главу держави, доручено підготувати проведення відповідного засідання РНБО України.

Володимир Зеленський зазначив, що багато міжнародних партнерів виявляють значний інтерес до літаків сімейства «Ан», зокрема до військово-транспортних зразків. «Та водночас, і це логічно, вони завжди мене запитують і цікавляться, чи прийняті ці літаки на озброєння в Україні? Саме тому цей крок — двічі важливий. Він зміцнює обороноздатність України та сприятиме залученню українських та іноземних інвестицій», — зауважив Президент.

Глава держави також наголосив, що в майбутньому державні замовлення мають бути не сенсацією, а нормою. Тому він найближчим часом очікує на повноцінний комплексний план



Президент України Володимир Зеленський, Секретар РНБО України Олексій Данілов, генеральний директор ДК «Укроборонпром» Юрій Гусєв та керівник ДП «Антонов» Сергій Бичков

від керівництва ДП «Антонов» щодо відновлення та посилення кадрового потенціалу підприємства, повернення втрачених професіоналів та залучення нових фахівців. Президент запро-

понував державним замовникам продовжити роботу щодо нових контрактів на виготовлення АН-178 уже з наступного року, а уряду — опрацювати питання про створення у 2021 році української авіакомпанії, яка користуватиметься літаками «Антонова». А також — розробити Державну науково-технічну програму з розвитку авіапромисловості на 2021–2030 роки та підготувати проведення відповідного засідання Ради національної безпеки і оборони України.

«Давайте зробимо все можливе, щоб авіаційна галузь України здолала всі зони турбулентності й піднялася до нових висот», — резюмував Володимир Зеленський. АУ

## Підняти вітчизняну авіаційну промисловість на крило — надважливе завдання

Напередодні наради авіабудівників 25 лютого 2021 року ми попросили Віце-прем'єр-міністра України — Міністра з питань стратегічних галузей промисловості України Олега Уруського відповісти на деякі актуальні запитання.

— Олеже Семеновичу, як Ви оцінюєте поточний стан справ в авіабудуванні і якими бачите першочергові кроки по його виправленню?

В дійсності маємо достатньо складну ситуацію, з якої терміново необхідно виходити і відроджувати авіаційну промисловість. Останні кілька років в Україні взагалі не будувалися транспортні та пасажирські літаки, і це нонсенс для держави, яка поки що має необхідну матеріально-технічну та виробничу базу. Я переконаний в тому, що якщо найближчим часом ситуація не зміниться, то можемо взагалі назавжди забути про цю галузь. Це наш останній шанс підняти вітчизняну авіаційну промисловість на крило.

Наразі ми намагаємося все для цього робити. Перші кроки вже здійснені. Як вам відомо, Міністерство оборони нещодавно замовило перші три літаки АН-178. Сподіваюся, що в 2021 році ця тенденція буде продовжена. Найближчим часом має вирішитися ситуація навколо Харківського державного авіаційного виробничого підприємства. Це дозволить в подальшому запустити виробництво літаків АН-74.



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

Міноборони вже зацікавлено у транспортних літаках АН-74, а надалі у патрульній версії для потреб Військово-Морських Сил України.

Також Президентом України В. Зеленським поставлено завдання створити національного перевізника, і я підтримую цю ідею. Особливо в контексті підтримки нашої авіаційної промисловості. Тим більше, що на «Антонові» є фізеляжі недобудованих літаків, які можна було б добудувати, залучивши певні фінансові ресурси. А потім передати через лізингову компанію, яка має бути відроджена, національному перевізнику.

— Чому і досі не ухвалена Державна програма розвитку авіаційної промисловості до 2030 року? Які чинники заважають це зробити?

Я би не став казати, що щось заважає в ухваленні документів стратегічного планування в авіаційній галузі. Як тільки було створено Мінстратегпром була сформована робоча група, яка одразу почала займатися цим питанням. В результаті вже в листопаді 2020 року Урядом була схвалена Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 роки. А вже 10 лютого цього року Міністерство оприлюднило для проведення консультацій з громадськістю проєкт Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 роки. Метою програми є створення на базі підприємств авіаційної промисловості України конкурентоспроможного, інтегрованого у світову авіаційну промисловість, цілісного авіабудівного комплексу, здатного задовольнити потреби держави в сучасній авіаційній техніці, а також забезпечити її експорт на зовнішні ринки. При цьому визначені напрями, за

якими роз'язуватимуться проблеми і досягатиметься мета програми — «Правовий», «Літальні апарати», «Двигуни», «Системи і агрегати», «Стандартизація» та «Соціально-кадровий».

Після обговорення та врахування зауважень та пропозицій, програма надалі буде проходити установленим порядком погодження та затвердження.

— Якою Ви бачите роль інститутів громадянського суспільства — Профспілки авіабудівників України, об'єднання роботодавців, професійної асоціації у процесі структурних реформ в авіапромі?

На сьогодні у нас налагоджена тісна взаємодія з профспілками та професійними асоціаціями та об'єднаннями в авіапромі. Вони залучаються до обговорення питань реформи галузі. І тут важливо наголосити, що думка авіабудівників для нас важлива для врахування у процесі як розробки документів стратегічного планування, так і їх реалізації. Адже реформи, які ми намагаємося робити, зорієнтовані, перш за все, на відродження промисловості та створення робочих місць.

Бесіду вів Олександр ПАЛІЙ

## Олег Уруський з робочим візитом відвідав ДП «Антонов»

**12** лютого Віце-прем'єр-міністр України — Міністр з питань стратегічних галузей промисловості **Олег Уруський** з робочим візитом відвідав ДП «Антонов».

Разом з очільником ДК «Укроборонпром» **Юрієм Гусевим** Олег Уруський ознайомився з процесом створення для Збройних Сил України військово-транспортних літаків Ан-178, замовлення на які підприємство отримало в грудні 2020 року.

«Нині вже проведені роботи з організації виробництва та розпочато створення окремих складових кількох літаків. Сподіваюсь, що перший літак для ЗСУ



Керівник ДП «Антонов» **Сергій Бичков** розповідає високопосадовцям про хід виконання замовлення на літаки Ан-178

Ан-178 вийде із заводських стін у визначений контрактом час», — зазначив Віце-прем'єр-міністр України.

Олег Уруський також обговорив із керівництвом держпідприємства поточний стан справ на ДП «Антонов», при цьому особливу увагу приділили наявним проблемам та намітили шляхи їх розв'язання.

«Окремо поговорили про створення вітчизняної авіакомпанії у відповідності до завдання, яке поставив Президент України **Володимир Зеленський**», — додав Віце-прем'єр-міністр України — Міністр з питань стратегічних галузей промисловості.

## Гарячі будні антоновців

**Н**апругено працюють в ці зимові дні конструкторські, технологічні підрозділи, робітники й інженери механо-складальних, заготівельних та агрегатно-складальних цехів і конструкторсько-технологічних підрозділів державного підприємства «АНТОНОВ». Високий темп трудового ритму вони задали ще минулої весни, коли адміністрація підприємства та профспілкові організації розробили заходи щодо організації безпечної праці в умовах карантинних обмежень зі складання серійних транспортних літаків Ан-178 і допрацювання в плані імпортозаміщення дослідиного літака.

Крім будівництва нових літаків, авіатори модернізують найбільші у світі транспортники Ан-124-100 «Руслан», Ан-225 «Мрія» своєї авіакомпанії «Авіалінії Антонова», підтримують льотну придатність турбогвинтового гіганта Ан-22 «Антей». Починаючи з минулого року, антоновські повітряні велетні зіграли велику роль в боротьбі світу з коронавірусом, і зараз успішно працюють в багатьох кутках світу. Виробничники також виготовляють запчастини для раніше випущених «Анів», яких в Україні та багатьох інших державах різних континентів нині налічується понад півтори тисячі. Трудівники флагмана авіаційної промисловості України усвідомлюють, що кожен його трудівник забезпечує роботою понад десяток колег з суміжних підприємств, які виготовляють для «АНТОНОВА» комплектуючі вузли, деталі і матеріали.

В останні дні минулого року було підписано контракт з Міністерством оборони України на будівництво трьох Ан-178 для потреб ЗСУ. Тобто загалом у виробництві вже п'ять літаків. До 31 травня планується завершити складання фюзеляжу першої машини для військових, потім буде здійснюватися стикування крила, хвостового оперення та інших елементів планера.

Незважаючи на певні труднощі і проблеми, на підприємстві почалася підготовка до технічного переоснащення виробництва. В деяких підрозділах вже будують фундаменти під нове технологічне обладнання. Велика увага нині приділяється поліпшенню умов праці конструкторів і виробничників. Утеплюються корпуси цехів, ремонтуються службові і санітарно-побутові приміщення. На підприємстві працюють дві чудові ідальні, продовольчі магазини, де реалізується за нижчими, ніж у міських магазинах, продукція заводського підсобного господарства. За здоров'ям літакобудівників і льотного складу пильнує персонал медсанчастини, обладнаної сучасною лікувально-діагностичною апаратурою.

У березні антоновці отримають десять новеньких комфортабельних автобусів виробництва Луцького автоскладального заводу № 1. Це поліпшить комфорт перевезень працівників.

## Президент Асоціації «Укрaviaпром» Віктор Попов: «Необхідно консолідувати усі зусилля для виконання державного оборонного замовлення по літакам та вертольотам»

Продовження. Початок на стор. 1

Проте сказати, що ці, хоч і важливі події, кардинально змінили стан речей у галузі, теж не можна. Адже ті задачі, які ставив перед Кабінетом Міністрів Президент України — виконані лише частково. Це стосується питання формування більш широкого держзамовлення. Також потребує першочергової уваги питання по Харківському авіазаводу (ХДАВП). Досі не реалізовані практичні кроки зі створення національного перевізника на базі вітчизняних літаків. Також прикро, що не було зроблено конкретних кроків щодо підтримки експортних контрактів, фінансування лізингових закупівель на підприємствах галузі, які ми вважаємо першочерговими. Хоча саме цьому важливому питанню були присвячені наради за участю Прем'єр-міністра у т.ч. на ХДАВП. Тобто, якщо розглядати рішення минулорічного Всеукраїнського з'їзду авіабудівників, то ми побачили виконання лише їх частини.

— **А як щодо підтримки галузі з боку Президента України?**

— Реакцією Президента ми в цілому задоволені, однак проблема полягає у небажанні та неспроможності виконувати поставлені завдання в повному обсязі, як з боку виконавчої влади — Кабінету Міністрів, зокрема, Міністерства економіки та Міністерства інфраструктури, так і неврахування позиції Президента профільними комітетами Верховної Ради. Тому відверто можна сказати, що нинішні урядовці та колишнє керівництво «Укроборонпрому» не впоралися з поставленими Президентом завданнями щодо відродження аерокосмічної галузі.

Проте нам вдалося забезпечити затвердження Урядом Стратегії розвитку галузі, потім Концепції. Вже проєкт Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 роки оприлюднений для громадського обговорення, і є шанс вийти на фіналізацію процесу її затвердження.



Президент Асоціації «Укрaviaпром» **Віктор Попов**

Але і тут не все просто. З'являються різного роду псевдоексперти, які починають піддавати сумніву ґрунтовні напрацювання галузевих експертів. Ці люди не розуміють, що розвиток авіапрому, виконання державних замовлень це — професійний розвиток тисяч працівників та соціальне благополуччя їхніх сімей, це довготривала інвестиція і, насамперед, престиж держави, яка здатна розвивати промисловість та науку. Крім того, розвиток галузі забезпечує мультиплікаційний ефект в економіці. Кожна вкладена в авіапром бюджетна гривня додає 10–20 грн для економіки держави. Самопроголошеним експертам цього не збагнути.

Наша авіагалузь попри усі труднощі й перешкоди здатна створювати нові зразки техніки для Міністерства оборони, Нацгвардії, МВС, Держслужби з надзвичайних ситуацій. Це говорить про великий потенціал, який ще залишився в авіапромі. Ми ніколи не збудуємо постіндустріальне суспільство, якщо не будемо цього прагнути й розвиватися у напрямку авіабудівних та аерокосмічних проєктів. Безумовно, Програма, якої не було протягом десятиліття, не може передбачити всі нюанси. Однак на цей час цілком досить тих основних напрямків, які закладені у Програму, щоб дати новий імпульс розвитку галузі.

— **Яка Ваша позиція щодо корпоратизації підприємств галузі і законопроєкту № 3822?**

— Тренд сьогоднішнього дня — це реформування Укроборонпрому і корпоратизація усіх його підприємств. Групою депутатів

та представників Укроборонпрому розроблений законопроєкт № 3822, який, на мою думку, має низку суттєвих недоліків і в нинішній редакції його приймати не можна. Спробуємо розібратися. Корпоратизація потрібна, адже всім відомо, що акціонерні товариства, як правило, працюють ефективніше за державні підприємства, а приватні, ще краще, ніж акціонерні.

Проте кожне підприємство має свої особливості, традиції і специфіку, без врахування яких швидке проведення корпоратизації може нашкодити. Тому ми направили свої поправки до цього законопроєкту.

Однак нас турбує, що відсутня прозорість і відкритість в обговоренні законопроєкту, все робиться поспіхом, не враховується думка трудових колективів та менеджменту підприємств, уповноважених представників — учасників соціального діалогу. Ніхто з них не хоче банкрутства підприємствам галузі, всі прагнуть подолати кризу і прибутково працювати, тому вони знають, як ефективно провести реформування власних підприємств.

Так само, до прикладу, поспіхом була створена наглядова рада на ДП «Антонов». Але чому вони не були створені на проблемних підприємствах, наприклад, на Харківському авіазаводі чи на Закарпатському вертолітному виробничому об'єднанні? Відповідь очевидна: там відсутні грошові потоки, немає таких прибутків, як на ДП «Антонов». Загалом в Україні наглядові ради на державних підприємствах показали низьку ефективність або її повну відсутність. Чому цей негативний досвід і далі масштабується?

Світовий досвід на прикладі Китаю, Сінгапуру, Великобританії, США демонструє, що корпоратизація не скрізь ефективна. Скажімо, у наших східноєвропейських сусідів — Польщі, Чехії та інших країн регіону — авіаційна промисловість майже безслідно зникла. Потрібно, щоб у законопроєкті № 3822 було чітко прописано про збереження прибутковості підпри-

ємств, розвитку нових програм, збільшення основних фондів, зростання фонду заробітної плати тощо. Якщо взяти, наприклад, КБ «Луч», то я б не поспішав його корпоратизувати, оскільки воно успішно працює. Навпаки — його досвід варто масштабувати. До всього потрібно підходити індивідуально, зважено й відповідально.

Дуже сподіваюсь, що Верховна Рада врахує всі побажання, зауваження й поради керівництва і трудових колективів підприємств щодо цього законопроєкту і реформує Укроборонпром. Інакше існує ризик втратити галузь загалом. У свою чергу Асоціації «Укрaviaпром» потрібно більш активно працювати у напрямку обговорення нових програм і запитів у рамках загальної стратегії, щоб потім це вносити на рівень міністерств для подальшої реалізації. Потрібно піднімати питання кластерних ініціатив у різних напрямках. Світова практика довела, що ініціативи підприємств, це — середній експертний рівень, професійних асоціацій — високий експертний рівень, а реалізація галузевих програм — рівень державний. Механізм формування державних програм «від підприємства до міністерства» (тобто від ідей, проєктів, ініціатив на кластерних рівнях), показав найвищу ефективність управління галузями. При формуванні галузевих держпроєктів потрібно залучати широке експертне коло, а не приймати рішення «нагорі» і спускати директиви виконавцям.

— **Яких рішень Ви очікуєте від галузевої наради?**

— Колишнє керівництво Укроборонпрому було негативно налаштоване щодо роботи Асоціації «Укрaviaпром» і розвитку кластерів. 25 лютого, вперше за п'ять років, на нараді організованої асоціацією буде присутнє керівництво Укроборонпрому. І це — позитивний крок, щоб почути один одного і почати вирішувати конкретні завдання.

→ Закінчення читайте на стор. 4

## ДержККБ «Луч» представило макет ударного БПЛА «Сокіл-300» на виставці озброєння в Абу-Дабі

Державний концерн «Укроборонпром» представляє новітню військову техніку та озброєння власного виробництва на виставці IDEX-2021, яка 21 лютого стартувала в Абу-Дабі, ОАЕ. Завершиться виставка 25 лютого 2021 року. Головою української делегації є Віце-прем'єр-міністр України — Міністр з питань стратегічних галузей промисловості **Олег Уруський**. Делегацію Концерну очолює його генеральний директор **Юрій Гусєв**.

На виставці продемонструють низку перспективних розробок та виробів Концерну, наприклад, модель наземного протикорабельного ракетного комплексу «Нептун» і високоточної реактивної системи «Вільха» від ДержККБ «Луч».

«Нептун» — сучасний український зразок озброєння, керовані ракети якого є малопомітними для ворожих радарів і здатні знищувати як кораблі, так і наземні цілі.

Вітчизняна високоточна система залпового вогню «Вільха» вважається однією з найпотужніших у світі у своєму класі. Також до уваги відвідувачів виставки запропоновані натуральні зразки протитанкових ракетних комплексів «Скіф» та «Корсар» і макет розвідувально-ударного безпілотної «Сокіл-300».

## У Туреччині почали серійне виробництво ударного дрона з українським двигуном

Безпілотники повинні надійти на озброєння турецької армії вже в 2021 році.

Турецька компанія Баукар незабаром почне серійно виробляти розвідувально-ударні безпілотники Akinci з двигунами українського виробництва AI450T, зібрані на ДП «Івченко-Прогрес» в Запоріжжі. Про це в ефірі телеканалу CNN Türk повідомив технічний менеджер компанії **Сельчук Байрактар**.

При цьому на озброєння турецької армії апарати повинні надійти вже в цьому році.

У серпні минулого року другий прототип безпілотної пройшов випробування на висоті 6096 метрів. Максимальна висота підйому — понад 12 тисяч метрів. Він може літати 24 години без перерви. Розмах його крил — 20 метрів, вантажопідйомність — 350 кг.

## Наша галузь має унікальний шанс на відродження, яким потрібно скористатися

Напередодні галузевої наради у Харкові ми попросили Голову ПАУ **Ярему Жугаєвича** надати відповіді на актуальні запитання, які хвилюють багатьох працівників підприємств галузі.

— Яремо Васильовичу, 25 лютого 2021 року в м. Харків відбується робоча нарада з питань виконання держзамовлення на ДП «Антонов» і рішення Першого всеукраїнського з'їзду авіабудівників України. Як Ви оцінюєте сучасний стан в галузі і які проблеми хвилюють зараз Профспілку в цьому контексті.

— Дійсно за ініціативи Президента Асоціації «Укрaviaпром» **Віктора Попова** та керівника ДП «Антонов» **Сергія Бичкова** заплановане проведення відповідної наради у Харкові. Профспілка нерозривно пов'язана із життєдіяльністю галузі. Стабільно працююча галузь, яка випускає конкурентоздатну продукцію з високою доданою вартістю при високій продуктивності праці — це гарантія постійного зростання заробітної плати до рівня не меншого, ніж у наших конкурентів, це ґрунтовні соціальні стандарти (так званий «соціальний пакет»), це захищеність на кожен день. Звісно, це мрія моя особиста і нашої Профспілки. Ми хотіли б, щоб було саме так. І я переконаний, що так і буде. Але перед цим нам доведеться багато і плідно попрацювати. І от щоб почати рухатися в цьому напрямку ми і маємо виробити рішення з ключових напрямків, які планується обговорити під час згаданої Вами наради. Це, насамперед, **виконання держзамовлення на виготовлення трьох військово-транспортних літаків АН-178 для Збройних Сил України; виконання доручення Президента з реалізації Програми побудови вітчизняних вертольотів; виконання доручень Президента України з питань відновлення роботи ХДАВП; розгляд матеріалів по затвердженню Державної цільової науково-технічної Програми розвитку авіаційної промисловості України на 2021–2030 роки та матеріалів по розвитку авіаційної галузі для розгляду на засіданні РНБО.**

Як бачите з озвученого, Президент України **Володимир Зеленський** активно допомагає нашій галузі і вникає у кожен проблему, яка заважає відновленню належної роботи галузі. Нам дуже хочеться, щоб його доручення стосовно галузі повніше і швидше виконувалися. **І ми віримо, що при такій підтримці ми зможемо відновити серійне виробництво літаків, налагодити серійне виробництво вітчизняних вертольотів, збільшити досягнення в ракетобудуванні, де ситуація набагато краща, завдяки плідній праці КБ «Луч» і увазі з боку держави!**

Нарада має визначити які труднощі заважають реалізації поставлених перед нами завдань і знайти оптимальні шляхи їх розв'язання. Я скажу, що приємно, що новий керівник ДП «Антонов» **Сергій Бичков**



Голова Профспілки авіабудівників України **Ярема Жугаєвич**

налаштований на плідний діалог і усвідомлює ту роль, яку флагман укрaviaпрому — ДП «Антонов» — має відігравати в нашій галузі. Координуючу, об'єднуючу роль. Як це, до речі, роблять Генеральні Конструктори **Вячеслав Богуслаєв** і **Олег Коростельов** — підприємства під їх керівництвом не лише самі розвиваються, але і забезпечують замовленнями багато інших підприємств різних галузей. Приємно і те, що в нараді будуть приймати участь і представники влади, органів управління, від яких багато в чому залежить реалізація доручень Президента України.

Крайнє питання наради, нас особливо хвилює. Ви знаєте скільки разів Профспілка піднімала його на різних нарадах, починаючи з 2008 року. І ось нарешті, ми підійшли до фіналізації цього процесу — є цілком високі шанси затвердження Програми розвитку галузі. Галузь зможе отримати нове дихання.

— Чи залежить реалізація доручень Президента і майбутня реалізація Програми розвитку галузі від можливівої корпоратизації підприємств галузі. Законопроект реєстр. № 3822, який передбачає корпоратизацію підприємств галузі, — це те, що дійсно зараз потрібно галузі?

— Доручення Президента України повинні виконуватися вже зараз, не чекаючи процесів корпоратизації. Інша справа, що правильно проведена корпоратизація, як це робиться у всьому цивілізованому світі, може дати кращі результати. І знову ж таки, потрібно дивитися, уважно вивчати питання — де дійсно необхідна корпоратизація, бо інакше на державні підприємства чекають стагнація і занепад, а де це питання є дискусійним. В складі ДК «Укроборонпром» працює дев'ять корпоратизованих підприємств і я не чув, щоб хоча б одне з них досягло таких успіхів, як державне підприємство КБ «Луч». І те саме можна сказати про тисячі корпоратизованих підприємств країни, яких вже давно немає.

В Конституції проголошено стратегічний курс держави на набуття повноправного членства

України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору. В європейських державах роль трудових колективів та їхніх повноважних представників — профспілок є неабияк високою. Не можна собі уявити, щоб долю стратегічного підприємства вирішили, не спитавши думки у трудового колективу, профспілки, об'єднання роботодавців, авторитетних фахівців. Щоб хтось зі сторони приходив, казав, що він авіаційний експерт і радив як краще треба робити, бо всі, хто працює в галузі недолугі і нічого не тямлять, а він найкращий і найрозумніший. Будь-яке реформування в країнах Європи має під собою чітке підґрунтя. Якщо це корпоратизація, то має бути бізнес-план чи техніко-економічне обґрунтування і прогнози дані, які продемонструють, що через 5, 10, 50 років у підприємства будуть перспективи. Натомість нам пропонують діяти як завжди — спочатку ухвалити рішення, а потім думати. Ми вже пройшли цей сценарій в 2010 році, коли Президент В. Янукович ні з ким не порадившись, не спитавши думки у людей, фахівців, утворив концерн «Укроборонпром» і ми досі пожинемо наслідки. А наша Профспілка ще тоді виступила проти його створення, проте до нашої думки не прислухалися.

Проект закону підготовлено без техніко-економічного обґрунтування, без прогнозування ймовірних ризиків та заходів щодо їх мінімізації, відсутні конкретні показники, які плануються досягнути, у абсолютних, або відсоткових значеннях внаслідок запланованих дій щодо реформування. Не визначено перелік підприємств, які безумовно мають бути збережені у 100% власності держави для забезпечення її безпеки і оборони.

І те, про що я наголошував — проект передбачає можливість проведення перетворень без участі Фонду державного майна України, а також в умовах відсторонення трудових колективів підприємств, що є порушенням частини 9 статті 65 Господарського кодексу України. Чи можемо ми це назвати європейським вибором? Звісно, що ні — це нічого спільного не має з цивілізованою Європою, до якої ми прагнемо.

Чи пройшов законопроект громадське обговорення? Ні. І там безліч запитань і відсутність чіткої відповіді на них. Тому ми не бачимо іншого шляху, як необхідність відхилення законопроекту.

Для Профспілки форма власності немає істотного значення, — головне аби підприємством керував ефективний менеджер. А тому ні корпоратизації, ні можливій приватизації ми не проти.

**Профспілка збирала зауваження і пропозиції від фахівців наших підприємств, організувала їх узагальнення,**

**аналіз і підготувала відповідні висновки. Ми вважаємо, що законопроект власне в редакції № 3822 для галузі (та і для інших галузей ОПК) є неприйнятним!**

В Україні створено ЦОБВ в особі Міністратеґпрому і саме воно має бути провідником реформування концерну «Укроборонпром». Ми вважаємо, що спочатку необхідно ухвалити Стратегію розвитку оборонно-промислового комплексу України, потім ухвалити рішення про ліквідацію ДК «Укроборонпром» і передати підприємства в управління Міністратеґпрому. А далі вже, радячись з експертним співтовариством, трудовими колективами, інститутами громадянського суспільства, вирішувати долю кожного підприємства, галузі чи підгалузі. І тоді не буде волюнтаристських рішень на кшталт створення «Укроборонпрому» і люди будуть розуміти, що країна рухається не в прірву, а справді до європейського співтовариства.

— Яремо Васильовичу, ви згадали про Державну програму розвитку галузі. Ви знаєте, що Міністратеґпром оприлюднив її для громадського обговорення. І вже почалася критика зі сторони тих, хто всіляко намагався не допустити її ухвалення. Як Ви вважаєте, критика справедлива?

— Будь-яка конструктивна критика сприймається мною і моїми колегами завжди позитивно. Але коли наміри не в тому, щоб знайти недоліки проекту програми, аби допомогти зробити її кращою, а в тому, щоб заблокувати її ухвалення, щоб підбурити громадськість проти ухвалення програми, то це зовсім інше питання. Наша галузь і без програми демонструє кращі показники ніж в інших машинобудівних і оборонних галузях. А при наявності відповідної державної програми результати будуть ще кращі!

Більш того, міжнародний досвід авіабудівних держав демонструє — подібні галузі отримують різноманітну допомогу — від преференцій до прямого фінансування, а тому ми не винаходимо «велосипед».

Проект програми може мати певні недоліки, які можна виправити ще до затвердження, але те, що її розробляли справжні експерти, авторитетні фахівці, знані в галузі, в мене сумнівів не викликає. Головне аби програма почала працювати. Наявність програми в реалії нашої країни — це демонстрація уваги керівництва держави до проблем галузі! А при необхідності, в подальшому ми її скоригуємо з урахуванням нових викликів. Від цього виграють не тільки трудові колективи підприємств галузі, а і вся країна!

## Професіоналізм — от землі и до неба

В Запорожье есть немало предприятий, которые по праву считаются лидерами в своей сфере деятельности. И речь идет не только о крупном производстве: сравнительно небольшие на их фоне компании также могут иметь статус уникальных. К таковым относится, например, ООО «Содружество Авиа Строй».

Созданное в 2006 году, за время своего существования оно сумело завоевать лидирующие позиции на рынке строительных услуг Запорожской области. В первую очередь благодаря тому, что руководство предприятия изначально сделало ставку на профессионалов и постоянное повышение их квалификации — это позволяет выполнять высококачественную работу любой сложности.

В частности, компания осуществляет полный комплекс услуг в сфере возведения жилых, коммерческих и производственных зданий и сооружений, начиная с проектирования и до сдачи объекта «под ключ», производит отделочные работы. Кроме того, монтирует и запускает внутренние и внешние инженерные коммуникации, занимается благоустройством территорий (постройка малых архитектурных форм и озеленение). Сейчас одно из приоритетных направлений — проекты в сфере энергосбережения: проведение тепловизионного обследования зданий, установка твердотопливных котлов и тепловых насосов, систем солнечного нагрева воды, переработка отходов деревообработки и т.д.

В числе партнеров ООО «Содружество Авиа Строй» — многие предприятия запорожского региона, а также частные лица. Но главным поставщиком заказов является АО «МОТОР СИЧ», чья продукция пользуется спросом в более чем 100 странах мира. Для него компания сначала стала генеральным подрядчиком по строительству, а после — и по



ряду уникальных авиационных проектов.

Когда «МОТОР СИЧ» вплотную занялся вертолетной тематикой, возникла необходимость в налаживании производства изделий из композитных материалов. Именно они способствуют совершенствованию летательных аппаратов и являются будущим мировой авиации. ООО «Содружество Авиа Строй» на тот момент обладало необходимой материально-технической базой и опытом, чтобы начать создавать конструкции из композитов, и активно включилось в работу.

Технология производства очень сложная и требует использования самого современного оборудования. Так, сначала разрабатывается 3D модель конструкции и рассчитывается ее прочность, затем изготавливается оснастка первого порядка, далее — оснастка второго порядка с применением

инновационных композитных материалов, обеспечивающих высокую точность будущих изделий на высокоточных станках с числовым программным управлением, проходит все необходимые испытания (а по-настоящему речь идет о летательных аппаратах, отдельную проверку на качество осуществляют военные специалисты), получает сертификат качества и только потом запускается в серийное производство.

Именно таким образом изготавливаются кабины, двери, капоты, носовые части фюзеляжей для вертолетов Ми-2, Ми-8, Ми-2МСБ «Надія», которые ранее делались из алюминия и были не такими легкими и прочными. В данный момент АО «МОТОР СИЧ» освоило производство лопастей для вертолетов, а «Содружество Авиа Строй» — композитных компонентов для них. Технологически это весьма сложный процесс, налаженный

в очень немногих странах мира, а значит — перспективное направление.

Впрочем, не чужда компании и «земная» тематика. Те же композитные материалы используются для бытовых нужд, из композитных материалов производятся детали для отделки поездов, автобусов и автомобилей. Все это производится с помощью импортного оборудования с компьютерным управлением (станки, сканеры, печи, автоклавы, плоттеры), которое постоянно осовременивается и не имеет аналогов в Запорожье.

За годы работы ООО «Содружество Авиа Строй» приняло участие во многих социально-значимых проектах в нашем регионе. Наиболее известный и масштабный из них на сегодняшний день — реконструкция запорожского Дворца спорта «Юность», который буквально возродили из руин. Производила компания отделочные работы в одном из красивейших городских храмов — Свято-Андреевском кафедральном соборе, в Днепрорудном занималась капитальным ремонтом ДК «Горняк», набережной, фонтанов и игровых площадок. В прошлом году одним из крупных заказчиков предприятия стало КП «Запорожэлектротранс»: по результатам тендера ему поставили партию сидений для трамваев из композитных материалов, есть перспективы для дальнейшего сотрудничества.

Основной залог успеха ООО «Содружество Авиа Строй» — соотношение качества продукции и ее стоимости. Кроме того, каждый регион должен быть заинтересован в поддержке своего производителя, потому что это отчисления в местный бюджет и рабочие места. В компании «Содружество Авиа Строй» сегодня трудятся более 400 человек, и их профессионализм востребован как на земле, так и в небе.

По материалам газеты «Позиция»

Бесіду вів Олександр ПАЛІЙ

**Президент Асоціації «Укрaviaпром» Віктор Попов: «Необхідно консолідувати усі зусилля для виконання державного оборонного замовлення по літакам та вертольотам»**

Закінчення. Початок на стор. 1, 2

У чому вони полягають? Перш за все у конкретній реалізації держзамовлення. Потрібно всі підприємства авіабудівної галузі налаштувати працювати у ритмі ДП «Антонов». Але здійснити це не так вже й просто, адже за багато років відсутності великих держзамовлень в авіабудівній галузі була дещо втрачена синхронізація циклів виготовлення виробів, виробничих логістик.

Тож головна мета наради — консолідувати усі зусилля для виконання державного оборонного замовлення на ДП «Антонов» по літакам та «Мотор Січ» по вертольотам.

Вагомою складовою наради є аналіз виконання доручення Президента України з відновлення роботи Харківського авіазаводу. Тому ми запросили представників профільних комітетів Верховної Ради України, Міністерства оборони та інших профільних міністерств та відомств. Харківському авіазаводу досі не списані борги, він не включений у держзамовлення, а також не затверджений план санації підприємства.

Також ми хотіли б почути від чиновників про конкретні терміни затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 роки, в якій буде сформовано держзамовлення і фінансування різних напрямків. Переконали, що лише спільними зусиллями ми зрушимо з місця безліч намічених справ.

## У Мінстратегпромі відбулася чергова узгоджувальна нарада щодо імплементації Закону України «Про оборонні закупівлі»

Перший заступник Міністра з питань стратегічних галузей промисловості **Валерій Іващенко** провів чергову узгоджувальну нараду з представниками центральних органів виконавчої влади, ДК «Укроборонпром», асоціацій виробників, а також експертів щодо імплементації Закону України «Про оборонні закупівлі».

Розглядалися проекти Постанов Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку створення, формування та ве-



дення електронного реєстру учасників відбору та виконавців державних контрактів (договорів)» та «Питання оборонних закупівель».

На нараді детально обговорили та опрацювали наявні зауваження й застереження, які були подані заінтересованими сторонами, з метою підготовки зазначених проєктів постанов до винесення на найближче засідання Урядового комітету з питань національної безпеки і оборони, стратегічних галузей промисловості, паливно-

енергетичного комплексу та інфраструктури.

Нагадаємо, 9 лютого 2021 року в рамках засідання даного комітету під головуванням Віце-прем'єр-міністра України — Міністра з питань стратегічних галузей промисловості України **Олега Уруського** була розглянута левова частина постанов, які мають забезпечити імплементацію прийнятого Закону України «Про оборонні закупівлі».

Участь в нараді взяв Голова Профспілки авіабудівників України **Ярема Жугаєвич**.



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 «КВІЦ» м. Київ, вул. Кирилівська, 19–21. Виходить двічі на місяць. Наклад: 3 000 примірників. Реєстраційне свідоцтво: КВ 11645-516Р від 15.08.2006 р. Підписано до друку 22.02.2021 р. Замовлення № 1.