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

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 13 (37), липень 2008 року

<<<офіційно

УРЯДОВИЙ ПРОЕКТ ЗМІН ДО ДЕРЖБЮДЖЕТУ-2008: інвестиції, підтримка регіональної політики, соціальна складова

Однією з найважливіших інвестиційних програм Уряду має стати державна підтримка авіабудування.

В Українському Домі Кабінет Міністрів України презентував проект змін та доповнень до Державного Бюджету на 2008 рік.

Презентація розпочалася безпосередньо з виступу Прем'єр-міністра України **Юлії Тимошенко** за участі більшості членів Уряду. Її виступ супроводжувався демонстрацією слайдів з соціально-економічними показниками.

Вона окреслила основні пріоритети Уряду. Фактично зміни та доповнення до Держбюджету складаються з двох частин – інвестиційної та соціальної. Нагадаймо, що під час минулого урядування **Юлії Тимошенко** їй дорікали за Держбюджет, який назвали бюджетом проїдання. Цього разу, випереджаючи критику опонентів **Ю.Тимошенко** передбачила майже все.

Зміни до Державного бюджету Глава Уряду назвала українським проривом. Вона зазначила: "Ми з вами на сьогоднішній день провели все, що треба провести, щоб утримувати високий темп зростання ВВП на рівні 6,4%, промисловості – 8 %, машинобудування – 31%. Крім того, ми вже за перші півроку пройшли величезний шлях детінізації нашої економіки, боротьби з корупцією. І саме завдяки цьому, а, власне, зростанню економіки, потужним інвестиціям, які прийшли в Україну, і детінізації, ми сьогодні маємо додатково в бюджеті 30,4 млрд. грн." Саме ці показники додали оптимізму Уряду і це стало результатом напрацювань до Держбюджету-2008.

Окремо зупинилася Прем'єр-міністр і на питаннях приборкання інфляції: " Ми, переглядаючи індекс споживчих цін, безумовно, говоримо про те, що вже в червні ми маємо по нашим розрахункам мінімум в 2,5 рази нижчий показник інфляції, ніж це було в червні минулого року. Запам'ятайте цю цифру - червень 2008 року до червня минулого року, коли був попередній уряд. В червні 2008 року інфляція в 2,5 рази нижча за всіма статистичними показниками.

Це говорить про те, що ми приборкали такий процес як інфляція і тепер нам потрібно багато чого зробити, щоб вийти на оптимістичний показник інфляції до кінця року."

Серед ключових інвестиційних проектів Держбюджету-2008 за словами **Юлії Тимошенко** є авіабудування. Вона виклала свою точку зору учасникам презентації: **« … літакобудівна галузь… Тут присутній директорський комплекс. Тут є люди, які прекрасно знають, в якому стані ми отримали на сьогодні на початок року авіабудівну галузь – сором. Ключовий завод, який може дати світовому ринку українські літаки і для пасажирських перевезень, і для військових потреб, і для вантажних перевезень, має 1,5 млрд. грн. збитків. Країна мала замовлення з інших країн, але при попередньому уряді в минулому році гроші взяли, а літаки не поставили. Це практично руйнація іміджу країни як виробника дуже сучасних і абсолютно потрібних ринку українських літаків.**

На сьогодні ми дивимося як нам змінити всю фінансову політику нашого бюджету по відношенню до галузі літакобудування, щоб вивезти її з цієї дуже важкої кризи. І тому, в новому проекті змін до Держбюджету, порівняно з 2007 р., ми в 1,8 рази збільшуємо видатки на літакобудівну галузь, на авіабудування. Якщо було 590 млн., то ми будемо мати 1 млрд. 90 млн. Крім того, ми дамо державні гарантії на ту суму, яка потрібна нашим авіабудівним заводам для того, щоб вони мали можливість залучити по гарантіях гроші, розрахуватися і віддати літаки. І я переконана, що в тому числі в процесах кооперації з Російською Федерацією по літакобудуванню ми з вами, вже до кінця цього року, вийдемо на абсолютно ключові позиції з виробництва українських літаків і пропозицій ринку. Ось так виглядає сьогодні наша політика по підтримці галузі».

Прем'єр-міністр також зупинилася на питання суднобудування, АПК, вугільної промисловості, космічної галузі. Також вона зупинилася на питаннях фінансування регіонів та датування населених пунктів.

Інвестиційна складова бюджету за задум-

Продовження - на 4 стор.

У минулому номері газети «Авіабудівник України» ми вже писали про складну ситуацію із виплатою зарплати на ДП «Київський авіаційний завод «АВІАНТ». На даний момент працівникам було виплачено у повному обсязі заробітну плату лише за квітень цього року.

Ситуація на підприємстві може ускладнитися і ще через те, що суд поновив на посаді генерального директора **Валерія Козореза**, який очолював підприємства до **Олега Шевченка**. Однак, навряд чи з цим погодиться відсторонений від посади генерального директора **Олександр Донець**. Тому є всі підстави вважати, що судові перипетії будуть тривати. Звісно, що за таких умов двовладдя на підприємстві, навряд чи питання трудового колективу будуть вирішуватися швидко. А тут

оперативність конче необхідна, адже працівникам потрібно за щось жити, годувати свої родини.

Газета «Авіабудівник України» звернулася до Міністра промислової політики України **Володимира Новицького** з проханням прокоментувати ситуацію на ДП «Київський авіаційний завод «АВІАНТ». Інтерв'ю читайте на 3 сторінці.

<<<офіційно

Генеральному директору «Завод 410 цивільної авіації» Ластовці Є.О. Голові первинної організації Профспілки авіабудівниківУкраїни Бочечці В.К.

Шановні колеги!

Центральний Комітет Профспілки авіабудівників України вітає Вас і Ваш трудовий колектив із 60-річчям з дня заснування заводу!

Славетний шлях пройдений Київським авіаремонтним заводом № 410 цивільної авіації! Діяльність заводу можна поділити на кілька етапів – ремонт поршневих авіаційних двигунів, утворення літакоремонтного виробництва, ремонт турбогвинтової та газотурбінної техніки. За цей час капітально відремонтовано більше 5,5 тисяч літаків та біля 4 тисяч авіаційних двигунів!

Завод зарекомендував себе надійним партнером завдяки високій якості ремонту авіаційної техніки, про що свідчить Сертифікат "Ділової благонадійності", виданий незалежними експертами Торгово-промислової палати України.

В даний час Державне підприємство "Завод 410 цивільної авіації" – практично єдине підприємство в Україні, яке пропонує широкий спектр високоякісних послуг з ремонту авіатехніки: повний технологічний цикл капітального ремонту пасажирських літаків Ан, двигунів Д-36 для літаків Як-42, Ан-72, Ан-74, контрольно-відновлювальні роботи Ан-74, технічне обслуговування літаків Ан-72, Bell-430 та інші.

Кілька років успішно здійснює авіаперевозки заводська авіакомпанія ARP-410 на літаках фірми "Антонов", вертолітах Ка-26. На практиці використовується можливості нових компоновок, у тому числі VIP-класу, що суттєво покращує споживчі якості виробів Ан-24, Ан-26, Ан-30.

«Завод 410 цивільної авіації» – звучить урочисто і гордо! Велика історія за плечима заводу. Жодні труднощі - як у післявоєнні роки становлення, так і у недавні часи економічного занепаду – не зламали трудовий колектив заводу, не змогли здолати його прагнення до нових трудових перемог на благо своєї країни.

І сьогоднішнє покоління працівників вносить свій вклад у розвиток авіабудівної галузі України, подаючи приклад іншим.

Тому високий професіоналізм та фірмовий патріотизм керівництва підприємства, його робітників і спеціалістів дають впевненість у тому, що завод буде і надалі розвиватися, працюючи на благо нашої Вітчизни, на підвищення добробуту своїх працівників та їх сімей.

Бажаємо всім працівникам підприємства доброго здоров'я, життєвої мужності, наснаги в роботі та подальших успіхів!

З повагою,
Голова Профспілки Я.В. Жугаєвич
1 липня 2008 року

<<<професійне свято

16 ЛИПНЯ – ДЕНЬ БУХГАЛТЕРА!

Шановні працівники фінансових служб підприємств та профорганізацій галузі!

Щиро вітаємо Вас з професійним святом – Днем бухгалтера!

Повноцінна робота будь-якого підприємства чи установи неможлива без Вашої невтомної праці і високопрофесійних якостей.

Робота бухгалтера є відповідальною, він не має право на помилку, оскільки від цього залежить стабільна робота підприємства, впевненість у завтрашньому дні працівників галузі.

Ми глибоко переконані у тому, що завдяки і Вашій наполегливості та відданості своїй справі українське авіабудування буде сміливо крокувати вперед, долаючи всі перешкоди.

Бажаємо Вам міцного здоров'я, душевного спокою, життєвої гармонії й оптимізму. Хай щастя і радість, добробут, злагода і удача завжди будуть у Виших родинах.

Добра Вам і любові!

З повагою,
Голова Профспілки
Я. Жугаєвич

Диплом почетного гражданина Харькова директору ГП ХМЗ «ФЭД» А.А. Жданову торжественно вручат в День города – 23 августа

Александр Андреевич Жданов – Герой Украины, директор Государственного предприятия «Харьковский машиностроительный завод «ФЭД», заслуженный машиностроитель Украины, кандидат технических наук, профессор, заведующий кафедрой авиационного агрегатостроения Харьковского аэрокосмического университета им. Жуковского, академик Международной инженерной академии Украины. Награжден орденами «За заслуги» третьей и второй степени.

— Александр Андреевич, за весомый вклад в развитие нашего города, повышения его статуса в мире и в знак большого уважения к общественной деятельности, решением 23-й сессии Харьковского городского совета пятого созыва, Вам и еще четверым известным в городе харьковчанам было присвоено высокое звание «Почетный гражданин города Харькова». Что для Вас значит такая награда? Какой смысл Вы вкладываете в понятие быть настоящим гражданином города, своей страны?

— Вы знаете, мне многие коллеги по работе, по депутатской деятельности, друзья тоже задают вопрос как я оцениваю награду, уже имея ряд правительственных наград. И я отвечаю, что очень благодарен судьбе за то, что мне довелось трудиться на «ФЭДе» - одном из лучших предприятий нашего города и страны. Я благодарен судьбе за то, что работаю в дружном коллективе, который имеет много хороших традиций, с сильной командой, способной трудиться в любых, даже самых сложных экономических условиях. Выступая на 23-й сессии Харьковского городского совета, я поблагодарил депутатов за оказанное мне доверие – присвоение звания почетного гражданина Харькова и сказал, что эту награду оцениваю, как заслугу всего коллектива «ФЭДа», каждого трудящегося нашего предприятия: от рабочего и ИТР до главного специалиста. В нашем коллективе трудятся преданные, любящие свой завод люди. Это помогает работать стабильно, иметь положительные технико-экономические показатели, являться лидером авиационного агрегатостроения Украины и стран СНГ. На всех уровнях: государственном, областном, городском, районном - работу нашего коллектива оценивают очень высоко. И мне это не только как директору, но и коренному харьковчанину, который здесь родился, вырос, окончил среднюю школу и военное училище, прошел на заводе хорошую трудовую школу, вдвойне приятно.

Вы спросили, что я вкладываю в понятие быть настоящим гражданином города и страны? Прежде всего, надо любить город и страну, в которой ты живешь. Любить не на словах, а на деле. Многие наши политики часто говорят о любви к своему народу, к государству. Но, к сожалению, мы видим, что это далеко не так. Любовь к стране не должна измеряться только лишь личными интересами. На любом уровне, в любой должности надо делать все, чтобы люди были по-настоящему счастливы и государством социально защищены.

— Являясь депутатом Харьковского городского совета, Вы возглавляете постоянную комиссию по планированию, бюджету и финансам. Это очень ответственная должность. Помогает ли Вам опыт, наработанный за многие годы на производстве, решать проблемы нашего города?

— Конечно помогает, но не так быстро и легко, как хотелось бы. В городе существует много проблем – это коммунальное хозяйство, требующее реконструкции; плохие дороги; несвоевременность выплаты пенсий и зарплат и т.д. С избранием меня депутатом горсовета, появилась большая возможность применить свои знания и опыт также в решении проблем Харькова и харьковчан. Главное, что есть желание работать и помогать людям.

Планово-бюджетная комиссия, которую я возглавляю, за полтора года много успела сделать для наполнения бюджета города. Скажу, что только за прошлый год мы увеличили доходную часть бюджета почти в два раза. Это заслуга не только нашей комиссии, это заслуга мэра Харькова М.М. Добкина и всех депутатов горсовета. Впереди у нас много работы, есть много хороших задумок. Мы ищем новые пути наполнения городской казны, которые помогут решить вопросы жизнеобеспечения Харькова, а также социальные проблемы горожан.

— Александр Андреевич, вместе с коллективом Вы всегда душой болеете за процветание завода, которому отдано почти 48 лет плодотворного труда. Несмотря на имеющиеся трудности, сегодня предприятие стабильно работает, наращивает объемы производства и продаж, имеет положительную репутацию среди партнеров. Завод сохранил свою социальную сферу. Какие еще сильные стороны Вы видите у предприятия? И над чем нам еще надо работать?

— Вы правильно сказали, «ФЭД» действительно пользуется большим авторитетом. И в действительности много сделано и делается для того, чтобы мы увеличили свой вклад в развитие авиационной отрасли Украины, сохранили партнерские отношения с Россией - крупной авиационной державой, с которой мы сегодня очень тесно работаем.

Развитию авиационной отрасли уделяется много внимания. Чем это подтверждено? Вы знаете, что Президент Украины В.А. Ющенко на своих встречах и выездных совещаниях (например, на АНТК им. Антонова) высоко оценивает вклад авиапредприятий в дело сохранения и развития авиационной отрасли, у которой, на мой взгляд, есть все основания быть визитной карточкой Украины. Отрасль сохранена, и это главное. Она является одной из приоритетных не только в Украине, но и в мире, где всего шесть государств, в том числе и Украина, разрабатывают и производят самолеты.

Вопросу развития авиаотрасли много внимания уделяет также Премьер-министр Ю.В. Тимошенко, Министерство промышленной политики Украины. Буквально месяц назад Премьер-министр провела закрытое совещание, на котором были обсуждены дальнейшие действия по развитию авиационной отрасли.

Деловая беседа длилась более двух часов, была выработана концепция по построению новой структуры управления отраслью. Недавно в Киеве, в Верховной Раде Украины, проходило заседание Комитета национальной безопасности, рассматривался вопрос поднятия роли военно-промышленного комплекса. Во времена Советского Союза в Украине был мощнейший военно-промышленный комплекс. Сегодня сохранились отдельные предприятия и стоит задача возродить их и скоординировать действия. Это откроет новые рабочие места, даст возможность внедрять новые передовые технологии. «ФЭД» также относится к числу таких предприятий. На совещании были поставлены конкретные задачи по выделению бюджетных средств, техническому переоснащению оборонных заводов.

Надо отметить, что несмотря на трудности, которые наш завод пережил с периодом конверсии, мы сохранили производство, свою основную направленность, сохранили костяк коллектива. Завод по-прежнему работает практически со всеми украинскими, российскими авиапредприятиями, наша продукция эксплуатируется более чем в 60 странах мира. На протяжении 13-ти лет завод наращивает объемы производства и в этом наше преимущество. У нас много заказов. Сегодня портфель заказов продолжает расти. Поэтому перед коллективом поставлена задача удвоить выпуск и реализацию товарной продукции. От этого зависит благосостояние предприятия и всех трудящихся, от этого напрямую зависит рост заработной платы. Несмотря на то, что средняя зарплата является одной из самых высоких в области – более 2000 гривен, она и дальше должна непрерывно расти. Поэтому задача по наращиванию выпуска ликвидной продукции для коллектива сегодня является самой важной.

В начале года мы наметили план работы и путь по которому пойдем, чтобы поднять зарплату. И следует отметить, что результат работы зависит только от нас самих, от умения коллектива трудиться единой командой. Для решения задачи по удвоению выпуска продукции мы подключили российскую независимую консалтинговую группу из Москвы «РОЭЛ Консалтинг», которая провела аудит предприятия и совместно с нашими специалистами разработала программу реформирования завода. Независимые эксперты показали нам что надо сделать, чтобы повысить эффективность труда, увеличить производительность, улучшить организацию производства, поднять зарплату и на более высоком уровне решать социальные вопросы.

Первый путь – это техническое переоснащение. Без внедрения новой техники и новых технологий, не увеличивая численность, невозможно нарастить большие объемы. Поэтому сейчас на заводе мы формируем цех двадцать первого века, создали участок прогрессивных технологий. Там уже работает семь современных станков швейцарского и немецкого производства и подписаны еще контракты о закупке новой партии высокопроизводительного оборудования, которое позволит в несколько раз повысить производительность труда, улучшить качество и увеличить выпуск товарной продукции.

Второй путь – увеличение численности работников за счет привлечения высококвалифицированных рабочих. Сегодня мы вынуждены трудиться все субботы, а в конце месяца на «узких местах» приходится работать и в воскресенье. Это говорит о том, что завод испытывает острый дефицит рабочих. Кадровая проблема коснулась не только «ФЭДа», это проблема всей страны, где практически разрушена система профтехобразования. Относительно других предприятий, у нас ситуация с кадрами лучше, но нам надо еще набрать минимум 100-150 рабочих высокой квалификации.

На «ФЭД» приходит молодежь из профтехучилищ, но ее надо переучивать, потому что мы выпускаем сложную продукцию - авиационные агрегаты практически на все типы самолетов и вертолетов: Ан-140, Ан-148, Як-130, Су-27, Ту-204, Ил-96-300, Ка-226, Ми-28Н и другие. У нас высокий уровень технологий. Не каждый пришедший на завод в состоянии выполнять такую сложную работу.

Одновременно мы готовим для своего производства специалистов среднего и высшего звена: на заводе действует две кафедры от ведущих вузов нашего города (НТУ «Харьковский политехнический институт» и Харьковский аэрокосмический университет «ХАИ»). Более того, я подписал приказ согласно которому заводчанин, который привел на предприятие рабочего высокой квалификации, будет премирован в размере одной тысячи гривен. К сожалению, эта система работает пока слабо. Поэтому я обратился к нашим ветеранам, профессионалам с просьбой обучать молодежь. Передавая подрастающему поколению свой уникальный богатый опыт, каждый кадровый работник, таким образом, внесет свой неоценимый вклад в развитие родного завода.

И **третье направление**, которое не требует ни денег, ни затрат – это вопрос организации, дисциплины и порядка. Не решив проблему потерь, нам не достичь желаемых результатов.

Все в нашем городе знают, что «ФЭД» - это не только передовое предприятие, но и дружный коллектив, способный хорошо работать и полноценно отдыхать. У нас есть своя база отдыха в Верхней Писаревке, детский оздоровительный лагерь, физкультурно-оздоровительный центр, заводская медсанчасть, трудящиеся застрахованы на случай болезни. Заводская молодежь интересно проводит свой досуг. Накануне Дня молодежи 150 молодых рабочих и ИТР выезжали на заводскую базу «Золотой берег», чтобы отметить праздник. На предприятии созданы хорошие условия для работы, занятий спортом, а также все необходимые условия для занятия наукой. Мы пытаемся максимально наполнить социальный пакет, чтобы сделать «ФЭД» еще более привлекательным.

С председателем профкома Владимиром Тихоновичем Тындиком мы поставили амбициозную задачу по росту заработной платы, и я надеюсь, что всем коллективом эта задача будет обязательно решена. Этим мы еще выше поднимем имидж завода, авторитет «ФЭДа» в городе, области, в министерстве. Я верю, что родной завод, родной город, наша Украина будут одними из лучших в Европе. У нас есть для этого все потенциальные возможности.

Интервью взяла И. ПИДЯК,
главный редактор многотиражной газеты «Фэдовец»

На ВАСО завершена агрегатная сборка первого серийного Ан-148

27 июня 2008 г. на заводе Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) завершилась агрегатная сборка первого серийного украинско-российского регионального пассажирского самолета нового поколения Ан-148. Самолет собран из агрегатов, как построенных на самом ВАСО, так и поставленных Киевским государственная авиазаводом «Авиант».

Первый серийный Ан-148 в цехе ВАСО

Генеральный конструктор Д.С.Кива, Президент ОАК А.И.Федоров и Генеральный директор ВАСО М.Н.Шушпанов обсуждают ход постройки серийных Ан-148

Это событие послужило поводом для презентации Ан-148 представителям более чем 20 авиакомпаний России – потенциальным эксплуатантам лайнера. Мероприятие прошло в рамках Первого инвестиционного воронежского форума. «*Начало серийного производства Ан-148 - крупный шаг в развитии отечественного авиастроения*, - заявил на форуме губернатор Воронежской области Владимир Кулаков. - *Россия не может динамично развиваться без современной авиации*».

В презентации самолета приняли участие руководители предприятий, активно продвигающих Ан-148 на российский и международный рынки. Среди них: Президент ОАО «Объединенная Авиастроительная Корпорация» (ОАК) А.И.Федоров (Россия), Генеральный директор ВАСО М.Н.Шушпанов (Россия), Генеральный конструктор АНТК им. О.К.Антонова Д.С.Кива (Украина), Генеральный директор КиГАЗ «Авиант» А.Д.Донец (Украина), Президент ОАО «Мотор Сич» В.А.Богуслаев (Украина), Генеральный директор лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко» А.И.Рубцов (Россия).

Авиастроители и авиаперевозчики осмотрели первый серийный Ан-148 и обсудили ряд актуальных вопросов его производства, передачи в эксплуатацию и послепродажного обслуживания. Рассказывая о перспективах дальнейшего развития проекта, Д.С.Кива еще раз подчеркнул, что «*Ан-148 идеально подходит для условий России. Этот самолет наилучшим образом приспособлен для работы в суровых и разнообразных климатических условиях России, а также на аэродромной сети далеко не лучшего качества. Он оснащен, главным образом, оборудованием российского производства, что существенно облегчит и удешевит его техническую эксплуатацию. Для того, чтобы авиакомпании получили возможность эксплуатировать Ан-148 с наибольшей эффективность, мы сертифицировали его сразу в 3 вариантах, отличающихся дальностью полета. Теперь, когда на этот лайнер есть столько заказов, задача всех участников программы – точно выполнять взятые на себя обязательства и обеспечить своевременную поставку Ан-148 в авиакомпании*».

Характеризуя перспективы самолета в России А.И.Федоров сказал: «*Программа Ан-148 – одна из самых приоритетных в ОАК. Наш товарный план предусматривает выпуск около 100 таких лайнеров до 2012 г. Завершение агрегатной сборки первого серийного Ан-148 в Воронеже - для нас очень важный момент, так как мы должны уже в этом году передать его заказчику. Вообще программа Ан-148 – это пример для всех, как надо сегодня развивать отношения между Россией и Украиной*».

Пресс-служба АНТК им. О.К.Антонова, 1 июля 2008 г.

на підприємстві

Володимир Новицький, Міністр промислової політики України:

— На підприємстві виникла неочікувана ситуація, в зв'язку з тим, що попередній керівник підприємства виграв суд і був поновлений на своїй посаді – в.о. генерального директора. Ми зараз вивчатимемо цю ситуацію і будемо відповідним чином реагувати. Тому що це для нас – зовсім неочікуваний варіант розвитку ситуації.
Відносно керівника підприємства, який буде працювати постійно, стабілізуючи роботу на підприємстві, то нами будуть вестися консультації в Уряді, з керівниками підприємств галузі, у тому числі і з профспілками. Я мав зустріч з Головою ПАУ Яремою Жугаєвичем та головою профкому підприємства «Авіант» Анатолієм Коротенком, і ми домовилися щодо подальшої співпраці.
Стосовно проблем підприємства, то хочу сказати, що ті заходи, які ми зараз вживаємо – і Уряд, і Міністерство промислової політики у питаннях внесення змін до Держбюджету на 2008 рік, про що наразі говорила Юлія Тимошенко під час їх презентації, будуть направлені на вирішення проблем не тільки «Авіанту», але й інших підприємств галузі. Цьому передувала виважена робота з керівниками підприємств, безпосередньо Прем'єр-міністр проводила з нами багато нарад, і ви бачите яка серйозна фінансова підтримка буде зроблена для серійних заводів, у тому числі і для «Авіанту». Вже зараз «Авіант» почав отримувати перші кошти. Однак, якщо будуть ухвалені зміни до Держбюжету-2008, як пропонує Уряд, то це будуть дуже суттєві кошти, що зможуть істотним чином змінити ситуацію на підприємстві. Зараз необхідно, щоб трудовий колектив був готовий використати ці кошти таким чином, щоб завершити підготовку серійного літака Ан-148, виконати всі зобов'язання по контрактах, які він уклав, і розвиватися, маючи чітку і серйозну програму на майбутнє.
Але зараз ми налаштовані на те, щоб це підприємство і Харківський авіаційний завод стабільно працювали. І я переконаний у тому, що коли ми реалізуємо цю програму і зміни до Держбюджету будуть ухвалені, вже у наступному році ми будемо бачити працюючу галузь, а ще через рік буде зовсім інша ситуація.

Анатолий Коротенко, председатель ПО ПАУ на ГП «КиАЗ «Авиант»:

—Ключевая проблема, ставшая следствием сложившейся ситуации на редприятии, это – несвоевременная выплата заработной платы, а значит и срыв выполнения норм Коллективного договора и Отраслевого Соглашения. Трудящиеся завода этим очень не довольны, высказывают протест. В связи с этим профком завода принял решение о проведении митинга. Однако, в связи с ситуацией, которая сложилась далее, а произошла смена генерального директора – решением Святошинского районного суда был восстановлен на своей должности предыдущий руководитель предприятия. Буквально на следующий день он провел встречу с профактивом предприятия. Объяснил ситуации по задержке выплаты заработной платы и пообещал, что в ближайшее время он погасит долг по зарплате за апрель текущего года, что и было сделано недавно – заводчанам выплатили 70% зарплаты за апрель (30% зарплаты было выплачено работникам ранее). Решается вопрос о выплате зарплаты за май и июнь. Однако конкретные сроки погашения долгов по выплате зарплаты не оговорены. И если в ближайшее время не будет, составлен график погашения задолженности по выплате заработной платы или не будут даны конкретные гарантии со стороны нашего руководства, тогда нам придется провести митинг с требованием погасить долги по зарплате. На данный момент для профсоюзного комитета – это задача № 1. Пока работники не получают зарплату профсоюзный комитет находится в состоянии полной боевой

тревоги.
Однако, данная проблема не является сугубо внутризаводской. Это общегосударственная проблема. Ведь к невыплате зарплаты привело, прежде всего, нас то, что государство не уделяло должного внимания заводу и отрасли. По сути, предприятие было брошено на произвол судьбы. Пока предприятие могло выживать, оно это делало. Сейчас же без финансирования из Госбюджета-2008, выйти из кризиса будет чрезвычайно сложно. Но, как видите, в Парламенте не сильно обеспокоены тем, что из-за политического противостояния в стране страдает народ. Недавно Арсений Яценюк, председатель Верховной Рады Украины сказал на пресс-конференции о том, что до сентября изменения в Госбюджет не будут приняты и как следствие удастся сэкономить средства бюджета. Однако, хотелось бы спросить: разве можно экономить на авиастроении? Поэтому, не исключаю, что если ситуация будет продолжаться и дальше в таком же духе, то мы можем провести пикетирование и верховной Рады с требованием немедленно принять поправки в Госбюджет. Президент, Правительство и депутаты должны обратить внимание на трудящийся народ, который создает материальные блага, в том числе и для них и не оставлять работников предприятия на грани выживания. Сейчас на дворе – лето – пора, когда дети должны получать полноценное питание, отдых, оздоровление. Разве могут себе позволить все это работники предприятия, когда у них даже на хлеб не хватает денег?
Поэтому могу сказать, что терпение работников завода не безгранично. И профком будет действовать исключительно в рамках защиты трудовых прав и социально-экономических интересов трудящихся завода.

Володимир Карпюк, робітник цеху №

— Ситуація на підприємстві дуже напружена, працівники хочуть працювати і за це

отримувати своєчасно належну заробітну плату. Керівники змінюються, а робітники залишаються. Для нас головне, щоб керівництво підприємства зробило усе можливе для подолання наслідків кризової ситуації на підприємстві і забезпечило сталий розвиток виробництва. Ми сподіваємось на краще, на те, що ті, хто при владі колись врешті-решт подумають і про працівників підприємства і про його загрузку.

Олександр Сосонович, фрезерувальник, цех 15:

— Я можу однозначно сказати, що робітники цеху 15 хочуть, щоб у нас була стабільна робота і регулярно виплачувалася заробітна плата. Ми можемо сказати, що будемо виробляти продукції відповідно до плану на всі 100%. Ми покладаємо наші сподівання на керівництво заводу, що йому вдасться подолати кризу і вирішити всі проблеми заводу.

Дмитрий Чернышев, заместитель начальника цеха 1:

— Я работаю в цехе, без которого производство самолетов просто невозможно. Мы делаем механизацию крыла для ВАСО, сектора, рельсы, т.е. очень большая ответственность, связанная с выпуском данных деталей самолетов. Если первый цех не будет работать, то скорее всего остановится все производство.
Выход из ситуации, которая сложилась на предприятии, я вижу в том, что коллектив должен быть сплоченным и четко представлять свою цель – строительство самолетов. Если это все будут понимать и стремится к этому, то производство у нас будет только расти. Надежда также на то, что генеральный директор сменит свое решение о том, что механические цеха более не нужны, а весь упор делать на сборки. Без механических цехов производства самолетов у нас на заводе не будет.

Наталья Корж, начальник тех. Бюро цеха 6, член профкома:

— В том, что такое положение на предприятии, вины профкома нет никакой. Наоборот, профорганизация инициирует постоянно вопросы, связанные с защитой прав и интересов трудящихся. Если кто-то считает, что выход из состава Профсоюза сразу решит их проблемы и проблемы завода, то он сильно ошибается. Как раз наоборот, тот, кто не является членом Профсоюза имеет меньший уровень защиты.
Проблемная ситуация на заводе сложилась из-за отсутствия финансирования со стороны государства. И теперь возлагаем надежды на то, что Верховная Рада Украины утвердит отдельной строкой в Госбюджете финансирование строительства самолетов.
Подготовка производства занимает большую часть средств в строительстве самолетов, а у нас как раз и получается, что на это и нет средств.
Работники предприятия и в частности моего цеха, делают все, что в наших силах, чтобы предприятие функционировало должным образом.

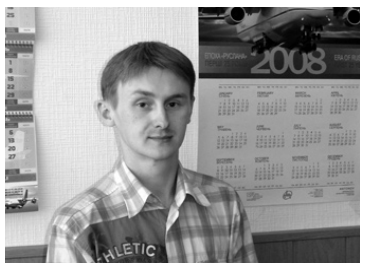
Аркадий Овруцкий, инженер ЦЗЛ:

— В СССР вопросам авиастроения уделялось очень большое внимание. Мы были

обеспечены и работой, и материалами, и надлежащим финансированием. А сейчас приходится постоянно слышать о том, что для завода из Госбюджета выделяются средства, но до предприятия либо ничего не доходит, либо доходят лишь копейки. Во всех цивилизованных странах правительства финансируют авиастроение. В частности, сейчас в Японии разрабатывается машина такого же назначения, что и наш Ан-148, так там правительство на этот проект выделили 1,5 млрд долларов США. А у нас было выделено всего лишь 90 млн грн и на сегодняшний день ни копейки не дошло до предприятия.
Я слышал, что на заводе есть некоторые работники, которые покинули профсоюз, обвиняя его в бездействии. У нас в подразделении такого нет. Хочу сказать, что профком отнюдь не бездействует. Вполне возможно, что предцехкомы не доводят до работников полную информацию о работе профкома, как следствие, такая реакция работников.

Алексей Кокшаров, начальник техбюро цеха 22:

— Основная проблема для нашего предприятии – это невыплата заработной платы. Это очень болезненный вопрос для наших работников. Все очень обеспокоены. Ситуация достаточно сложная. Остается надеяться на помощь государства. Такой завод как «Авиант» не должен оставаться без внима-



ния со стороны государства. На серийных заводах, таких как «Авиант» и ХГАПП держится вся отечественная авиация.
Государство должно держать руку на пульсе, владеть ситуацией на предприятиях отрасли. Необходимо, чтобы предприятия своевременно получали государственные дотации. Государство должно создать такие условия, при которых будет заинтересованность у людей, прежде всего у молодежи, идти на наши предприятия, а не в частный сектор. На нашем заводе много специальностей, практически все – машиностроительные. Покуда не будет создана система стимулирования молодых специалистов, надеяться на то, что молодежь будет идти на завод, не приходится. А без государственной поддержки такую систему внедрить очень сложно.

Килимник Марія, економіст управління економіки заводу:

— Хотілося б, щоб відродилася в нашій країні авіабудування. Ми дуже сподіваємось на те, що в Держбюджеті буде передбачено фінансування галузі. Тільки за підтримки держави, можна буде говорити про відродження вітчизняного авіабудування. Кожен день затримки із вирішенням цього питання – це фахівці, які звільняються в пошуках

стабільної роботи.

Анна Виктюк, начальник КТБ цеха 12, член профкома, предцехкома:

— Самая основная проблема нашего завода "Авиант" – это то, что мы не получаем государственного финансирования. Строить самолеты остались на предприятии, прежде всего те люди, которые преданы своему делу, преданы авиации. Они любят свой завод. Однако, с того момента, когда началась задержка по выплате зарплаты, работники очень встревожены, и чтобы прокормить свои семьи вынуждены думать о подработке, некоторые даже стали увольняться. А ведь это наш потенциал, молодые специалисты, наше будущее. Например, у нас в цеху было много молодых специалистов, которые пришли к нам после Политехнического института, НАУ. Они с удовольствием влились в наш коллектив, стали полноправными участниками производственного процесса. А сейчас они пришли после защиты диплома и у них полное разочарование. Какие у них здесь перспективы, что буде с предприятием? Никто не может им на этот вопрос четко ответить. Конечно , если наше правительство и наш президент хотят, чтобы Украины сохранила статус авиастроительной страны, необходимо, чтобы это не только все было на словах, но и на деле. Чтобы мы почувствовали, что действительно наш потенциал востребован, что наши самолеты нужны, прежде всего, нашей стране. Если на нас не обратят внимания, придется принимать более решительные меры…

Относительно членства в Профсоюзе, то могу сказать, что у нас в цеху такого не наблюдается, более того, как раз обратная тенденция: люди вступают в Профсоюз. Очень многое зависит, прежде всего, от того, как информация доносится работникам. Не только информация от предцехкома, но и от администрации. Поскольку мы решение наших проблем непосредственно связано с внешними факторами, то мы должны действовать совместно с администрацией, чтобы как можно поскорее решить все проблемы. Очень важно доводить информацию людям в том виде, в каком она есть, без искажения. Очень неприятная ситуация случилась с одним из цехов завода, где люди начали выходить из состава Профсоюза. Очевидно, что там недостаточно хорошо сработали предцехком и руководство цеха, не донесли тут информацию, которую они получили от руководства завода. Люди не должны иметь иллюзий относительного того, что у гендиректора стоит мешок денег, и он по какой-то причине их не хочет давать. Поэтому если людям доносится правдивая информация, они с пониманием относятся. А если информированность низкая или информация искажена, то появляются слухи. В тяжелый период для предприятия слухи вредят очень сильно.
Работники, которые написали заявления о выходе из Профсоюза, сделали, скорее всего, это неосознанно, на волне эмоций и накала страстей вокруг проблем предприятия. Ведь от этого зарплата для них в один момент не появится. Это проблема всего коллектива.

Татьяна Дорош, инженер-технолог УГТ:

— Предприятие оказалось в таком положении, прежде всего, потому, что его проблемами никто не занимался. То, что декларирует государство – это все фикция.
Вот вам пример: проект по производству Ан-70 был запущен в 1988 году. Эта машина до сих пор считается у нас новым изделием. Самое парадоксальное в том, что она до сих пор еще не устарела. Это очень хорошая машина. Непонятно, кто и на каком уровне тормозит ее производство, однако ясно одно, что нашим властям авиастроение не нужно.
Авиация должна постоянно развиваться. Ничего не может стоять на месте. Ведь за столько времени, которое мы не работаем, не пополняется потенциал на заводе. Молодежь уходит. "Золотой середины", специалистов высокой квалификации в возрасте 45-50 лет фактически нет на заводе, остались одни пенсионеры. Молодежь долго на заводе при таких условиях работать не будет. Кто тогда будет поднимать авиацию?
Государство просто обязано оказывать поддержку авиастроению.

Третяк Ольга, економіст управління економіки заводу:

— На мою думку, вихід с положення, у якому зараз перебуває завод, є, однак він складний. Без підтримки держави нашому підприємству буде дуже важко. Важливо також, щоб кошти були витрачені за призначенням. Настрої в колективі дуже плачевні, багато фахівців звільняється, адже зарплату не виплачують своєчасно, а людям потрібно за щось жити. Однак, ситуацію можна виправити.

спорт

Урядовий проект змін до держбюджету - 2008

Продовження, початок - на 1 стор.

кою Уряду має особливу увагу приділяти фінансуванню регіонів. Кабінет Міністрів у цьому питанні пропонує в змінах на 2008 рік передбачити, що 100% збору за забруднення навколишнього природного середовища, мають залишатися в місцевих бюджетах. Раніше державний бюджет відбирав 65% цих грошей, на обласний бюджет залишалося 25%, на бюджети міст – 10%. Також пропонується всі кошти, отримані від транспортного збору, направити на фінансування витрат з реконструкції, ремонту і утриманню автомобільних доріг що належать до комунальної власності. «… ми переходимо до стратегічного фінансування побудови автомобільних доріг. І тому в бюджеті ми заклали таку цифру - 24,3 млрд. додатково до всього, що мав і попередній бюджет» – зазначила Прем'єр-міністр.

Вона також додала: «Ми зараз з вами виділяємо додаткові гроші на будівництво автотранспортної магістралі через річку Дніпро у місті Запоріжжя. Ми з вами даємо всі необхідні гарантії, щоб побудувати метро там, де воно не будується вже багато років - це Дніпропетровська область, і зараз ведемо дискусії по Донецькій області. Скоріше за все, в цих двох містах потрібно дійсно будувати метро і потрібно давати під це гарантії держави, щоб мали можливість залучити гроші».

У своєму виступі **Юлія Тимошенко** торкнулася і соціальної складової Держбюджету-2008. Прем'єр-міністр зупинилася на низці проблемних питань. Ми ж хотіли б висвітлити найбільш важливіші – пенсійне питання та питання надання дешевих кредитів на житло.

Стосовно першого питання, Ю. Тимошенко зазначила, що під перерахунок коефіцієнту інфляції будуть перераховані всі соціальні параметри, і тому буде абсолютно інший рівень прожиткового мінімуму, який буде затверджений, а це означає, що це вплине на підвищення практично всіх соціальних виплат для різних категорій громадян України. Що стосується збільшення пенсійних виплат, то по пенсійних виплатах зміни до бюджету на 2008 р. передбачають збільшити доходи Пенсійного фонду на 4,4 млрд. грн.. Це в свою чергу надасть право підвищити коефіцієнт нарахування пенсій за кожен рік трудового стажу для всіх пенсіонерів.

Юлія Тимошенко наголосила: «Але, в той же час, ми зробимо ще один крок до зняття зрівнялівки в пенсіях, до диференціації пенсій. Це значить, що ми ще один крок зробимо до того, що люди отримають не однакову для всіх пенсію, а в залежності від трудового стажу і в залежності від середньої зарплати, яку вони мали. Тобто, якщо зараз внесемо зміни до бюджету, то вже відразу з осінніх місяців ми змінюємо коефіцієнт вартості одного року трудового стажу для всіх пенсіонерів.

Середня пенсія, якщо ми зробимо всі програми, які плануємо зробити, порівняно з 2007 роком на кінець року збільшиться в півтора рази.»

Глава Уряду підкреслила, що питання забезпечення населення житлом через систему дешевих кредитів залишається актуальним практично завжди для незалежної України. Однак, лише зараз вдалося підійти до його вирішення впритул таким чином, щоб отримати кредит під низькі відсотки могли не одиниці, а переважна кількість українських сімей. Вона нагадала, що три рішення Уряду з цього приводу були ветовані, однак це не зупиняє урядовців у пошуку нових можливостей у вирішенні цього питання.

Ось саме який шлях вбачає **Юлія Тимошенко**: «Ми думаємо над тим, як втілити в життя зобов'язання нашої всієї демократичної команди і створити для людей доступність житла. …вихід ми бачимо в тому, щоб задіяти 2 банки „Укрексімбанк" і Ощадний банк, і за рахунок видатків бюджету суттєво збільшити їм статутні капітали. Суттєво – це по 400 млн. грн. на кожну таку банківську установу.

Яку можливість це дає цим банкам? Залучити більше грошей під цей статутний капітал. І це значить, що будуть не тільки видатки на рівні 800 млн. на доступне житло і на здешевлення кредитів, а й буде збільшена капіталізація банків. І ці установи зможуть, як мінімум в 5 разів більше залучити грошей для того, щоб віддати їх по помірних відсотках тим, хто хоче придбати житло за рахунок іпотечного кредитування.

Саме в цих змінах до бюджету ми зможемо вирішити ще одне питання, яке пов'язано якраз зі збільшенням можливості по іпотечному кредитуванню. Зараз, у змінах в бюджеті, ми робимо ще один український прорив. Якщо дійсно парламент проголосує, ми відкриємо ці лінії, які забезпечать дешеві кредити під закупівлю житла. І не тисячі людей в країні, а більшості родин, які дійсно потребують державної допомоги, зможуть за рахунок цих кредитів придбати собі житло.»

Звісно, що до Держбюджету можна записати будь-які цифри, але ж дійсно, де взяти кошти на виконання інвестиційних та соціальних програм? На це запитання Глава Уряду відповіла досить чітко - номінальний валовий внутрішній продукт збільшився на 69,8 млрд. грн. в річному прогнозі на 2008 рік. А це свідчить лише про динамічне зростання економіки України. Також суттєво збільшився приріст доходів в бюджет від податку на прибуток. У цьому році він на 37% вищий, ніж за відповідний період попереднього року.

Загалом, на думку **Ю. Тимошенко**, Уряд напрацював збалансовані зміни до Держбюджет: «…якщо 30,4 млрд. гривень умовно поділити на три частини, то третина йде на підтримання регіональних бюджетів, на їх програми, третина - на розвиток країни, на інвестиції, на ті проекти, які ще примножать зростання економіки в Україні, третина - на всі соціальні програми, які потрібно.»

Юлія Тимошенко також зауважила, що Україна вже давно живе по світовим цінам, однак рівень заробітної плати та пенсій залишаються занадто низькими, навіть порівняно з країнами СНД. Саме тому, на її думку, підвищувати рівень оплати праці, пенсій та соціальних гарантій конче необхідно, оскільки наші громадяни мають право жити в нормальних умовах.

Після презентації змін до Держбюджету-2008 виступили деякі керівники міністерств та відомств, які доповнили виступ Глави Уряду. Взагалі відчувалось, що Юлія Тимошенко досить добре володіє ситуацією практично з усіх питань, є відкритої до діалогу.

Юлія Тимошенко та члени Уряду відповіли на запитання представників засобів масової інформації.

Участь у згаданому заході також взяли народні депутати України, представники громадських організацій, у тому числі і професійних спілок, керівники ведучих підприємств країни.

Ярема Жугаєвич і Володимир Новицький

Авіабудівну галузь на цьому заході представляли **Станіслав Смаль**, Президент Компанії, голова правління ДАХК «Артем», **Костянтин Мялиця**, генеральний директор ХДАВП, **Олександр Жданов**, директор ДП «ХМЗ «ФЕД», **Віктор Салюта**, директор ДП «МФ «Артем». Від ПАУ на заході були присутні Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич** та завідувач відділу соціально-економічного захисту ВА ЦК ПАУ **Ольга Сметаніна**.

По завершенню презентації проекту змін до Держбюджету-2008 Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич** мав можливість поспілкуватися з Прем'єр-міністром України з проблемних питань, що хвилюють працівників авіабудівної галузі.

З цього приводу Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич** мав розмову і з Міністром промислової політики України **Володимиром Новицьким**.

Олександр ПАЛІЙ

<<<події

АК «Ильюшин» по итогам 2007 г. увеличил размер дивидендов более чем в 43 раза. Акционеры ОАО «Авиационный комплекс им. С.В.Ильюшина» (АК «Ильюшин») на годовом собрании приняли решение направить на выплату дивидендов по результатам 2007 года 65 млн 376 тыс. 192,92 рубля, сообщается в материалах компании.

***

Сегодня в мире проводится почти два десятка относительно крупных авиационных и аэрокосмических салонов. Однако призовые места смогли занять далеко не все, и первая тройка сегодня выглядит следующим образом: Фарнборо (Великобритания), Ле-Бурже (Франция) и Дубай (ОАЭ).

***

В рамках Первого воронежского инвестфорума лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) заключит контракты с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и авиакомпанией «Московия» на поставку региональных лайнеров Ан-148 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО).

***

Крупнейшие авиастроительные концерны Airbus и Boeing могут лишиться трети заказов на новые самолеты из-за роста цен на нефть. В целом обе компании располагают портфелем заказов более чем на $500 млрд, то есть потенциальные потери можно оценить в $166 млрд. Эта новость уже привела к самому резкому за последние пять лет падению акций Boeing — на 5%.

***

ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО) до 2011 года направит 5 млрд рублей на модернизацию оборудования и запуск в серийное производство самолета Ан-148, сообщил генеральный директор компании Михаил Шушпанов на презентации начала производства в ходе Воронежского инвестиционного форума в пятницу. «В настоящее время уже выделено 3,6 млрд рублей на модернизацию предприятия», - отметил М.Шушпанов.

***

Презентация программы серийного производства самолетов Ан-148, укомплектованных двигателями производства ОАО «Мотор Сич» (Запорожье, Украина), состоялась на воронежском ОАО «ВАСО» в рамках мероприятий Первого Воронежского инвестиционного форума, проходящего под девизом «Партнерство регионов - конкурентоспособность России».

***

27 июня 2008 года в рамках Первого инвестиционного воронежского форума (г. Воронеж) было подписано несколько договоров в отношении поставок региональных самолетов Ан-148 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) на общую сумму свыше 40 млрд. рублей.

***

Ведутся переговоры по участию АНТК имени Антонова (Украина) в создании российско-индийского перспективного среднего военно-транспортного самолета (СВТС), - сообщил генеральный директор - генеральный конструктор Авиационного комплекса имени С.В.Ильюшина, член правления ОАК Виктор Ливанов.

***

Российское ВАСО планирует до 2010 г. завершить техническое перевооружение серийного производства Ан-148

***

Правительство Украины предоставило министерству промышленной политики полномочия управляющего органа госконцерна «Авиация Украины». Это определено постановлением кабинета министров от 2 июля, которое закрепляет внесение изменений в устав госконцерна. Согласно документу, Минпромполитики осуществляет контроль деятельности госконцерна и выполнения требований устава; утверждает финансовый план концерна, годовые финансовые и инвестиционные планы, а также инвестпланы концерна на среднесрочную перспективу (три-пять лет) и осуществляет контроль их выполнения.

***

Правительство и Минпромполитики при подготовке изменений в закон Украины «О Государственном бюджете Украины на 2008 г. и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины» предложили ряд положений для поддержки предприятий авиационной отрасли. Об этом сообщила пресс-служба Минпромполитики.
В сообщении говорится, что бюджетной программой «Выполнение мероприятий Государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины до 2010 г…» предусмотрены расходы в сумме 590 млн грн и статьей 13 предоставление кредитов в сумме 500 млн грн для предприятий авиационной отрасли под гарантию Правительства.

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 реакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються.
Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник: **Профспілка авіабудівників України**
Головний редактор **Олександр ПАЛІЙ**
Випусковий редактор **Ольга ГОРОДНЯ**
Верстка **Марія РАДОВА**
Видавець: **Профспілка авіабудівників України**

Поштова адреса редакції:
01012, м. Київ,
Майдан Незалежності, 2.
Тел. 279-16-45.
Факс 278-86-81.
aviabudivnyk@narod.ru

Видруковано в
ТОВ "Видавнича компанія "КИТ"
м. Київ, вул. Фрунзе, 19-21.
Виходить двічі на місяць.
Наклад: 2500 примірників.

Реєстраційне свідоцтво: КВ
№11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 30.05.2008
Замовлення № 9