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

Авіабудівник України

Громадсько-політична газета Профспілки авіабудівників України № 17 (41), жовтень 2008 року

Спільна галузева нарада авіапрому

На ДП «АНТК імені О.К. «Антонов» за ініціативи Профспілки авіабудівників України відбулася спільна галузева нарада авіаційної промисловості України “Про стан галузі та заходи щодо подальшого її розвитку”.

Міністр подякував керівництву ЦК ПАУ за проявлену ініціативу щодо проведення такої наради і можливість обговорити проблемні питання, які турбують працівників галузі.

Керівник галузевого міністерства, характеризуючи ситуацію в галузі, зазначив, що позитивні зрушення в галузі, на жаль, виявилися неадекватними зусиллям, які були зроблені в цьому напрямку. До проблем галузі було звернено увагу не тільки Уряду, але й Верховної Ради, народних депутатів. Тільки за участі Прем’єр-міністра України питання проблем галузі розглядалося спільно з керівниками підприємств та представниками Профспілки.

Були ухвалені важливі рішення стосовно змін, які необхідно прийняти в Держбюджеті-2008, затверджені зміни до Програми розвитку авіаційної промисловості до 2010 року. Проаналізувавши стан на підприємствах авіапрому, насамперед на серійних авіазаводах, міністерство дійшло висновків, що необхідно терміново відновити виробництво і для цього варто передбачити бюджетне фінансування, яке б дозволило поповнити статутні фонди підприємств. Ці кошти також можна було б використати на закупівлю комплектуючих.

Міністр підкреслив, що й досі фінансово-економічний стан на ХДАВП та 410-му заводу цивільної авіації залишається надзвичайно складним.

Біля 300 млн грн. заплановано направити на серійні заводи для відновлення будівництва літаків, в тому числі – біля 150 млн на ХДАВП і 100 млн – на «Авіант». Решта коштів йде по програмі. 50 млн грн. передбачено на здешевлення кредитів, погашення відсотків по банківським кредитам.

Міністр констатував, що на превеликий жаль, питання внесення змін до Держбюджету у цій частині загальмувалося, незважаючи на велику роботу, яка була зроблена. Всі фракції Парламенту підтримують необхідність бюджетного фінансування галузі.

Необхідні також кошти і на розвиток виробничої бази підприємств для того, щоб можливо було виконувати поставлені завдання більш ефективно і динамічно.

На даний час завершена розробка проекту Стратегії розвитку авіаційної промисловості, який вже погоджено з усіма міністерствами і відомствами, за винятком Міністерства юстиції. В найближчий час зазначений проект буде винесено на розгляд і затвердження Урядом.

Серед важливих подій цього року Міністр відзначив проведення Міжнародного авіасалону «Авіасвіт XXI». На думку Міністра демонстрація наших досягнень на авіасалоні, зокрема літака Ан-148 – це перший крок у подальшому забезпеченні вітчизняних і зарубіжних авіаційних компаній сучасними літаками.

В цьому році також було завершено виробництво чотирьох літаків Ан-32П – держзамовлення по контракту з МНС.

Міністр відзначив, що в цьому році роботи щодо завершення будівництва літака Ан-74 по лівійському замовленню перейшли вже у завершальну стадію. Міністр сподівається, що вже у цьому році ХДАВП зможе передати дану машину представникам Лівії. Це дозволить розблокувати роботу по укладенню нових контрактів на будівництво літаків. Серйозна модифікація літака – Ан-74-200 викликає зацікавленість у потенційних партнерів України. Зокрема, Єгипет може розмістити велике замовлення на будівництво таких літаків.

ХДАВП виконує свої зобов’язання по поставкам комплектів рам для будівництва Ан-140 і на сьогоднішній день ця робота продовжується.

Керівник міністерства вбачає серйозні перспективи в обох серійних заводах. У ХДАВП є перспектива подальшого замовлення модифікацій Ан-74, Ан-140, велика серйозна програма обговорюється з російськими колегами щодо виробництва Ан-148 «Авіанті» ВАСО. Це надасть можливість дострокового планування і подальшого забезпечення цього виробництва.

Уряд планував закласти в змінах до Держбюджету-2008 біля 500 млн грн. коштів для кредитування під державні гарантії будівництва літаків. Але політична ситуація в країні не дала змогу реалізувати цю ідею.

Стосовно розвитку зазначеного напрямку діяльності підприємств галузі, то існує низка серйозних домовленостей. У Москві відбулась зустріч на рівні глав Урядів обох країн, де обговорювались як пріоритетний цей напрямок співробітництва. Російське авіабудування отримує досить серйозну підтримку з боку свого Уряду і тому робота в кооперації буде сприяти покращенню стану на наших підприємствах.

Кілька слів Володимир Новицький сказав і про проект Держбюджету-2009. Він зазначив, що на фінансування програми літакобудування у проект закладено біля 500 млн грн, 1,5 млрд грн. на кредитування під гарантії Уряду.

Якщо своєчасно буде ухвалено Держбюджет, то у ряду підприємств галузі з’явиться можливість за рахунок отримання згаданих кредитів профінансувати закупівлю великих партій комплектуючих, щоб більш динамічніше вирішувати проблеми будівництва літаків, розвитку і підготовки технологічної бази.

З російськими колегами обговорювалось питання щодо відновлення співробітництва у питаннях будівництва Ан-124. В цьому питанні також є перспектива. Однак, певна затримка відбувається насамперед через відсутність достатнього замовлення. Тим не менш, робота у цьому напрямку триває. На АНТК ведуться роботи щодо створення літака Ан-124-150. Це літак, який зможе у повітря піднімати до 150 тонн вантажу.

Не припиняються роботи і щодо літака Ан-70. Російські партнери мають намір активно приєднатися до цих робіт. Це поки що відбувається на експертному рівні. Якщо в взаємовідносинах країн буде спокій, то є надія на те, що спільна розробка військово-транспортного літака буде продовжена.

За ініціативи Президента України розпочалися роботи щодо створення вітчизняного вертольоту. Це дало нам поштовх для того, щоб ми повернулися до цієї тематики. Зазначене питання знайшло своє відображення і в Програмі розвитку авіаційної промисловості. Подальша робота в цьому напрямку буде вестися з урахуванням всіх ведучих авіабудівних підприємств країни.

Міністр також окремо зупинився на проблемах ДП «410 завод ЦА». Він констатував, що на підприємстві практично повторюється така ж сама ситуація, яка була на ХДАВП рік тому. Міністерство має намір спільно з новим керівництвом заводу вирішувати питання подолання кризи.

Володимир Новицький зазначив, що перед керівниками ХДАВП, «Авіанту» та 410 заводу стоять нелегкі завдання, з якими вони зможуть впоратися, оскільки мають досвід і знання для цього.

Не можливо залишати галузь у такому стані, в якому вона нині перебуває. Багато підприємств опинилася у складному фінансовому стані. На думку Міністра необхідно формувати ринкові структури і виходити на об’єднання, які у майбутньому будуть акціоновані, можливо на першому етапі державними акціонерними компаніями. Це дозволить більш активно працювати на ринку, динамічно взаємодіяти з аналогічними структурами в і інших країнах, інтегруватися в ринок авіабудування. Цим процесам будуть сприяти і наші давні зв’язки з російськими, китайськими, європейським компаніями. Міністр вважає, що в країні має бути кілька великих компаній – авіабудівна, до складу якої мають увійти АНТК імені О.К. Антонова, ХДАВП, «Авіант» ті ДП «Завод 410 ЦА», двигунобудівна – ВАТ «Мотор Січ» і «Івченко-Прогрес». Також є низка підприємств, які могли б бути об’єднанні навколо ДП «ХМЗ «ФЕД» тощо.

Керівник міністерства підкреслив, що реформування галузі стримувалося насамперед рішеннями РНБОУ щодо ДАК «Авіація України».

Тим не менш, робота щодо реформування галузі триває. Планується створення нового концерну «Антонов», ведучим підприємством якого має стати АНТК – від розробки до супроводу документації.

продовження - на 2 стор.

Профсоюз не допустит гибели отрясли

Ярема Жугаевич,
Председатель ПАУ:

В своем выступлении я хотел бы охарактеризовать те явления и процессы в отрасли, которые послужили причиной принятия Президиумом ЦК Профсоюза (24 сентября 2008 года, Харьковская обл.) решения о подготовке и проведении Всеукраинской отраслевой **Акции протеста авиастроителей под девизом «За майбутнє вітчизняної авіації»**.

Хочу подчеркнуть, что Центральный Комитет нашего Профсоюза всегда четко осознавал тот факт, что профсоюзная работа может быть эффективной и нужной только на эффективно работающих предприятиях. Поэтому в поле профсоюзного зрения всегда были вопросы экономики и отрасли в целом, и отдельных ее предприятий. Одним из свидетельств тому служит ежеквартальная рейтинговая оценка социально-экономической деятельности предприятий, которая производится уже более 10 лет.

Так вот, отслеживая динамику технико-экономических показателей по годам, мы отметили, что в последние 2-3 года, после периода относительной стабильности и экономического роста, в отрасли начали нарастать негативные тенденции:

- уменьшение численности работающих в отрасли;

- отсутствие реальной базовой продукции отрасли – новых самолетов!

Динамика изменений некоторых экономических показателей развития отрасли, на первый взгляд, успокаивает нас. Успокаивает, но не устраивает. Например, показанные объемы товарной продукции. К самолетам мы еще вернемся… А пока в гривнах. Вроде бы и рост, но, как видим, только в 2007 году отрасль переступила рубеж в 5 млрд. грн. И то, это благодаря двум предприятиям - ДАХК «Артем» и ОАО «Мотор Сич». А ведь в Комплексной госпрограмме на это десятилетия предусматривались в среднем в год 5,3 млрд. грн. объемов.

Понимая, что только заработав, можно ставить социальные задачи, Профсоюз справедливо требует или скорректировать действующую программу, или, учитывая ее хаотическое выполнение, пойти на одновременный пересмотр и программы, где предусмотреть, что надо сделать, чтобы увеличить объемы как минимум в 2 раза, и сроков ее действия.

Нельзя успокаиваться глядя, вроде бы динамику роста зарплаты. Сегодня надо более ответственно смотреть на уровень зарплаты, потому, что рост цен на товары, на услуги, инфляция, просто рекордные, поэтому наш уровень зарплаты явно недостаточный.

Средняя зарплата на 1 работающего в отрасли за 8 месяцев этого года составила **= 1940 грн.** при средней по отраслям Минпромполитики Украины **= 2210 грн**., и средней по г.Киеву **= 2978 грн.** Очевидно, что сравнение названных цифр явно не в пользу нашей отрасли, обозначенной как приоритетная в Украине, и которая по праву должна быть в числе лидеров экономики и благосостояния любой уважающей себя страны!

Кстати, у наших коллег в России ставится задача обеспечить среднюю зарплату на 15-20% выше средней по региону или по городу.

К сожалению в последнее время в отрасли проявилась другая очень негативная сторона этого вопроса. **Возросло** число предприятий, имеющих **задолженность** по выплатам заработной платы – после нескольких лет относительного спокойствия (задолженность была только в НИИ АУС и на Щорском электромеханическом заводе – бывшем филиале ПО «Артем»), сегодня она присутствует уже фактически на 8 предприятиях (из которых 3, правда, являются отдельными подразделениями ХГАПП).

продолжение - на 3 стр.

стратегічні роздуми

Спільна галузева нарада авіапрому

продовження, початок - на 1 стор.

Планується, що буде функціонувати Рада директорів концерну у складі керівників підприємств, які туди увійдуть. Головою Ради директорів має стати Генеральний конструктор АНТК. Основні стратегічні рішення по взаємодії та щодо напрямків

розвитку будуть ухвалюватися Радою директорів. Одне з ключових завдань концерну «Антонов» - підготовка підприємств до подальшої корпоратизації.

У своєму виступі генеральний конструктор ДП "АНТК імені О.К. Антонова" Дмитро Ківа зупинися на деяких важливих показниках роботи підприємства. Зокрема, він зазначив, що обсяги виробництва у 2006 році склали – 538 млн грн, у 2007 році – 887 млн, за 9 месяце 2008 – 657 млн грн.; середня заробітна плата у 2006 році – 1855 грн, 2007 – 2400 грн, на сьогоднішній день – 2927 грн. "Ми поставили перед собою завдання до кінця року вийти на рівень 3500 грн" – підкреслив керівник АНТК.

Дмитро Ківа повідомив, що він підписав наказ, яким збільшуються тарифні ставки та посадові оклади працівників на 10%.

Торкаючись проблем галузі, він зазначив, що фінансування галузі відбувається лише на 20% від програми. Стосовно АНТК, то розробка літака Ан-148 була профінансована державою у розмірі лише 5,1%. Фактично у розробку літака вкладено власні кошти підприємства і його партнерів.

Дмитро Ківа підкреслив, що АНТК надає документацію на літаки вітчизняним серійним заводам фактично безкоштовно і отримує лише роялті. "Звісно, заводам, які опинилися у скрутному становищі, необхідно допомогти" – сказав генеральний конструктор АНТК. Проте, на його переконання, необхідно також пам'ятати що хтось довів підприємства до такого стану і за це повинен нести відповідальність. Дмитро Ківа вважає, що фактично були обікрадені трудящі зазначених підприємств, оскільки в них немає заробітної плати, немає роботи. Зараз, зі зміною керівників, йде налагодження нормальної роботи. "Але хто відповість за все це?" – риторично запитав Дмитро Семенович.

На його думку необхідно не лише надати бюджетні кошти підприємствам, які перебувають у скрутному становищі, але й повернути ті кошти, які були виведені з підприємств.

Дуже важливим питанням є підвищення кваліфікації та збереження кадрового потенціалу галузі. Вирішення питань забезпечення працівників гідною зарплатою, житлом, розв'язання інших соціальних питань дозволять стимулювати працівників. Без допомоги держави у цих питаннях не обійтись.

Необхідно насамперед оновити фонди підприємств. Технології, які ми маємо на сьогодні, застарілі, а це змушує авіабудівників встановлювати ціни на рівні світових. Як відомо, вітчизняні літаки дуже сильно вигравали у тому числі і через нижчу ціну у порівнянні зі світовими цінами.

Генеральний конструктор АНТК імені Антонова Дмитро Ківа пообіцяв докласти максимум зусиль, щоб підприємства галузі вижили у цей нелегкий час. Такі можливості, на його переконання, зараз є, якщо всі будуть спільно працювати.

Михайло Погорєлов, голова ПО ПАУ на ХДАВП наголосив на тому, що кризова ситуація склалася не тільки на окремо взятих підприємствах, а у всій галузі. Така ситуація склалася у тому числі внаслідок системних помилок та прорахунків. І сьогодні необхідна допомога держави і зокрема галузевого Міністерства для того, щоб якомога скоріше подолати наслідки цієї кризи.

Сьогодні доводиться втрачати кадровий потенціал галузі. І це необхідно зупинити.

Михайло Погорєлов висловив переконання у тому, що нашій країні необхідна власна авіація і це розуміє більшість громадян України. Питання полягає лише у тому, що думають з цього приводу вищі керівники держави.

Коментуючи ситуацію, яка склалася перед початком останнього візиту Прем'єр-міністра України Юлії Тимошенко до Росії, коли підготовлений для неї літак був відданий Президенту України, Михайло Погорєлов звернув увагу Міністра та присутніх на те, що українські підприємства готові будувати літаки для вищих державних посадовців. Немає необхідності купувати їх закордоном, якщо це може зробити вітчизняна промисловість. Для підприємств буде замовлення, а для чиновників – літаки.

Коментуючи можливість створення концерну "Антонов" у найближчий час, голова ПО ПАУ на ХДАВП зазначив, що в органах управління має бути представник Профспілки в обов'язковому порядку. В цьому є сенс, адже право трудових колективів на управління своїми підприємствами, ніхто не відміняв.

Валерій Козорєзов у своєму виступі сказав, що ситуація на ДП "КиАЗ "Авіант" залишається вкрай складною. Системній помилки, до-

пущені кілька років назад попереднім керівництвом, на його думку, сьогодні дали свої плоди. Зокрема відбулася деформація співвідношення кадрового складу працюючих.

Разом з тим, Валерій Козорєзов підкреслив, що підприємство хоч і потроху, але випускає літаки. Останній літак – Ан-32 був збудований на замовлення Екваторіальної Гвінеї. Президенту країни дуже сподобався літак і є надія на те, що в найближчий час буде підписано ще один контракт. Таким чином, "Авіант" в поточному році випустив п'ять літаків Ан-32.

Коли Валерій Козорєзов повернувся на завод, ситуація була досить критичною – не виплачувалася заробітна плата, борги сягали майже трьох місяців. Станом на 14 жовтня 2008 року заборгованість по виплаті заробітної плати була повністю ліквідована. Відсутня заборгованість перед фондами соціального страхування, а також перед Пенсійним Фондом.

Також стало відомо, що Валерій Козорєзов підписав наказ про підвищення посадових окладів на 20%.

Новий керівник "Авіанту" зазначив, що за його ініціативою та за погодженням з профспілковою організацією було ухвалено рішення щодо оптимізації чисельності трудового колективу. На сьогоднішній день співвідношення загального персоналу сягнуло 8 осіб на 1 виробничого працівника.

В порівнянні із 9 місяцями минулого року за аналогічний період поточного року, заробітна плата працівників зросла на 30%, у той же час як рівень виробництва становить лише 70% від минулорічного періоду.

Сергій Подрєза, в.о. генерального директора ДП «Завод 410 ЦА» звернув увагу Міністра на необхідність скоригувати програму в частині створення центра з обслуговування літаків Ан-148, Ан-140, Ан-72 та Ан-

74. Свого часу ідея створення такого центру була закладена у програму розвитку авіапрому, однак вона так і не була реалізована.

Він також зазначив, що вдалося знайти вихід щодо вирішення питання ліквідації заборгованості із виплати заробітної плати працівникам підприємства.

Микола Пшеничний, в.о. директора Феодосійського НДІ «АПС» зазначив, що ситуація на підприємстві дуже критична. Заборгованість по заробітній платі перед деякими працівниками сягнула 34 місяців і становить понад 9 млн грн. І це лише без врахування штрафних санкцій та податкових платежів, які доведеться сплатити. В цю цифру не увійшли понад 500 тис грн. коштів на відрядження та особисті кредити фізичних осіб.

Микола Пшеничний також підкреслив, що немає не вирішуваних завдань, необхідно знати як їх

розв'язати. Він підкреслив, що бачить вихід із кризової ситуації і для свого підприємства.

Анатолій Гавшин, голова ПО ПАУ на ДП «ВіАЗ» у своєму виступі звернув уваги Міністра на необхідність вирішення питання сплати підприємством земельного податку. Він повідомив, що місцева влада різко підвищила плату за землю, внаслідок чого, підприємство було змушено підвищити розцінки на свою продукцію. Як наслідок, потенційні замовники змушені відмовляти ся від послуг заводу на користь російських конкурентів. Місцева влада категорично не вважає за необхідне йти на поступки заводу у цьому питанні. Чисельні звернення колективу та адміністрації заводу у всі інстанції, у тому числі і Мінпрополітики, на дали позитивних результатів.

Олександр Антоненко, директор – голова правління ВАТ «ВАЗ» наголосив на тому, що підприємство не є проблемним, пройшло диверсифікацію та акціонування.

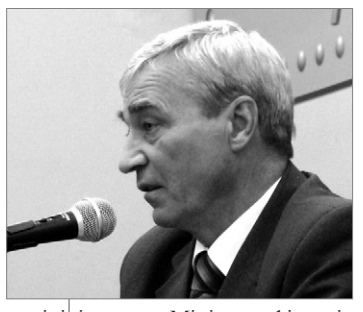
Він порушив питання необхідності приділяти державі увагу не лише державним підприємствам, але й акціонерним. Зокрема мова йшлася про пільгове кредитування, на яке підприємство чомусь вже немає права. Це питання було озвучено і Міністерство про це поінформовано.

Цілком очевидно, що агрегатним підприємствам з боку держави має приділятися також увага. Підтримка серійних авіабудівних підприємств – це добра справа. Однак, і інші заводи потребують цього. Також він наголосив на тому, що якщо недержавні підприємства не мають права на під-

тримку з боку держави і їх інтереси не відображені в Держбюджеті, то тоді постає питання чи не починати зворотній процес – націоналізації?

Олександр Антоненко також звернув увагу на необхідності кадрового підсилення тієї частини апарату Міністерства, яка відповідає за авіабудування, в тому числі закріплення за галуззю одного із заступника Міністра.

Валерій Буслаєв, голова ПО ПАУ на ДП «АНТК імені О.К. Антонова» звернув увагу присутніх на проблему професій з важкими та особливо небезпечними умовами праці. За результатами атестації робочих місць має ухвалюватися відповідне рішення щодо надбавок за умови праці. Профком та адміністрація підприємства неодноразово порушували це питання, воно навіть пройшло погодження в багатьох міністерствах та відомствах. Однак, на жаль це питання було знято з розгляду Урядом



за ініціативою Міністра фінансів України. І до цього часу не вдається розв'язати це питання.

Він передав Міністру відповідне звернення профспілкової організації підприємства з проханням допомогти у вирішенні проблеми.

Підсумовуючи, Міністр промислової політики України наголосив на тому, що ця зустріч за ініціативою Профспілки, була необхідною. Він закликав всіх керівників підприємств оперативно інформувати Міністерство про проблемні питання, приділяти увагу соціальній складовій діяльності.

Поступ у виріш енні проблем галузі намітився, одна потрібен прорив. І зробити його можливо лише спільними зусиллями всіх соціальних партнерів.

Олександр ПАЛІЙ

<<<інформація

Научно-техническая конференция

Ежегодно на базе научно-производственной корпорации «ФЭД» с участием ведущих вузов нашей страны, а также научных организаций и промышленных предприятий Украины и России проходят Международные научно-технические конференции, целью которых является обмен научно-технической информацией, установление деловых контактов и согласование совместных работ по новым научным разработкам и их широкому практическому использованию для создания конкурентоспособной продукции. В состав координационного совета по проведению конференций входит главный инженер завода, доктор технических наук, профессор ХПИ В.А. Фадеев.

В этом году прошла 14-я по счету конференция, состоялась она 24 сентября в конференц-зале завода и была посвящена физическим и компьютерным технологиям. Председателем Международной научно-технической конференции был назначен заместитель главного инженера по научно-техническому развитию А.И. Бодня.

Открыл пленарное заседание директор ГП ХМЗ «ФЭД» кандидат технических наук, профессор ХАИ А.А. Жданов. В своем вступительном слове Александр Андреевич подчеркнул важность проведения таких мероприятий и необходимость тесного сотрудничества между наукой и производством.

С научными докладами на конференции выступили кандидаты и доктора технических наук Харьковского национального экономического университета, Одесского национального политехнического университета, ведущие специалисты предприятий Украины и России. На конференцию были приглашены представители инженерных служб из всех подразделений нашего завода. По мнению заводчан, обмен опытом помогает производственникам повысить уровень своих знаний и быть всегда в курсе технических новшеств, внедряемых в машиностроении.

14-я Международная научно-техническая конференция прошла на хорошем организационном уровне.

И. ПИДЯК

Профсоюз не допустит гибели отрясли

продолжение, начало - на 1 стр.

Суммарный объем задолженности по зарплате вырос **на 150%** и достиг **40 млн. грн.** ***Такого еще не было!***

Квалифицированные кадры уже не просто уходят с производства – «убегают»! Так, на **Конотопском механическом заводе** – отдельно расположенном подразделении ХГАПП, на котором были сосредоточены значительные силы по станочной механообработке, по сути остается уже **только название!** Десятками (а то и сотнями) ежедневно подаются заявления об уходе на основном заводе ХГАПП, на Киевском «Авианте».

На графике показана численность работающих в отрасли. Это самый объективный показатель, я бы сказал, комплексное состояние дел в отрасли (плохо, что Министерстве при рассмотрении итогов работы, совсем не уделяется внимание анализу занятости на подведомственных предприятиях).

Обратите внимание – в 2003-2004 годах у нас не только приостановилось падение численности работающих в отрасли, а даже происходил небольшой, но все же рост. И я добавлю – мы были единственной отраслью в промышленности Украины, где был рост численности. К сожаление, в последующие годы, произошло резкое (около 10 тыс. чел. за 3 года) падение численности.

Одной из самых важных причин, того, что мы начали говорить об акции протеста, есть ситуация с занятостью в отрасли в этом году. Смотрите, за полгода среднемесячная численность сократилась на 1600 чел.

На протяжении многих лет современной украинской истории отрасль не могла похвастаться достаточным вниманием государства к своим проблемам. Можно вспомнить, что уникальный по своей краткости Закон о поддержке самолетостроительной промышленности фактически так и не действовал из-за его ежегодных корректировок Законами о госбюджете, что скудные средства, выделяемые из бюджета, фактически также не доходили до предприятий, и многое другое. Но при этом отрасль работала и набирала «обороты». В последние 2-3 года ситуация с государственным вниманием кардинально изменилась – неоднократные заседания СНБО и указы Президента, постановления, распоряжения и совещания в Правительстве, в Минпромполитики, а ситуация в отрасли не изменилась в лучшую сторону.

И дело тут, наверное, не в том, что принятые государственными органами решения в отношении отрасли неверны, а в том, что они несистемны, непоследовательны и, что немаловажно, не сопровождаются действенным контролем их исполнения.

Кстати, о контроле – о контроле государства за эффективным использованием своей собственности. Сейчас много говорят о том, что вина за кредитную «пропасть», в которой находится **ХГАПП**, лежит на его прежнем руководителе. Но **ХГАПП** предприятие государственное, оно периодически отчитывается о своей финансово-экономической деятельности перед государственными структурами, эти структуры анализируют отчеты, делают выводы. Так что, раньше не было видно несоответствий между производством, реализацией продукции и получаемыми кредитами? В такую же пропасть, судя по всему, стремятся государственные заводы «Авиант» и 410 ГА. Где же при этом роль государства?

Более 10 лет **Феодосийский НИИ аэроупругих систем** лихорадит проблема долгов по заработной плате – долги накапливаются годами. Профсоюз многократно бил тревогу перед Министерством, предлагал пути решения – замена руководства, выплата зарплаты, учитывая уникальную специфичность продукции института и эпизодический характер ее сбыта, через беспроцентные кредиты Минпромполитики. И только недавно был заменен руководитель предприятия, а вопросы многомесячных долгов по зарплате так и не решены. Где же тут контроль и поддержка государства?

Винницкий авиационный завод после распада СССР по объективным причинам резко сократил объемы производства и численность работающих. В результате высвободились значительные объемы производственных площадей и, собственно, большие земельные участки. Завод и рад был бы избавиться от образовавшихся излишков, но в силу несовершенства действующей нормативно-правовой базы, не может этого сделать. Неоднократные обращения в государственные институции, в т.ч. в Минпромполитики, успеха не принесли. А налоги на землю ведь никто не отменял?! Где же тут помощь государства?

Что же происходит в действительности? Профсоюзы добились откровенного разговора с Главой Правительства Ю.В. Тимошенко, выставили для рассмотрения назревшие отраслевые (производственные и социальные) проблемы – которые, кстати, были сформированы на основе реальной ситуации, предложений предприятий и предварительного обсуждения в Минпромполитики. Премьер-министр дала конкретные и взвешенные поручения центральным органам исполнительной власти, в т.ч. и Минпромполитики. Казалось бы, старт нужному движению дан, надо только активно работать. Однако в Минпромполитики решили по-другому, и в неоднократных официальных информационных отчетах в Кабинет Министров заверяют, что все, оказывается, выполняется! Выполняется ли:

- погашение задолженности по зарплате;
- решение жилищной проблемы для работников отрасли;
- подготовка предприятий к работе в условиях ВТО;
- выделение достаточных средств на техническую и технологическую модернизацию предприятий отрасли, на финансирование научных проектов.

Это не весь перечень. Но так, практически, по большинству из 39-и порученийй Премьера. Может Профсоюз чересчур обостряет ситуацию? Нет! Даже без профсоюзной оценки Первый вице-премьер-министр отметил формальный подход Минпромполитики к исполнению указанного Протокола.

По поручению Премьер-министра во второй половине октября предусмотрены отчеты Министров (всех кто задействован в исполнении Протокола) и председателей ЦК оборонно-промышленного комплекса.

Хорошее Отраслевое Соглашение заключаем мы ежегодно - Профсоюз авиастроителей, Минпромполитики, Фонд госимущества и Ассоциация «Укравиапром». Его еще выполнить…?! Ну как можно объяснить, что несколько лет кряду Минпромполитики не выполняет собственные по нему обязательства:

- не разрабатывается отраслевая программа социально-экономического развития на длительный период;
- не рассматривается на совместных заседаниях Сторон, возможные негативные последствия для предприятий отрасли и пути их исправления в условиях вступления Украины в ВТО;
- не инициируется создание межведомственного документа по организации и проведению работ по продлению ресурсов авиа- и спецтехники, который позволил бы загрузить предприятия отрасли и не отдавать работы, связанные с безопасностью эксплуатации, на сторону, в т.ч. и непонятным фирмам, зарегистрированным во множестве по одному юридическому адресу;
- не разрабатывается отраслевая кадровая программа, а проблема кадров на большинстве предприятий уже обостряется до критической.

Еще один очень важный момент нашего сотрудничества. Профсоюз почему-то был отстранен от принятия решений по реструктуризации ряда предприятий отрасли, хотя действующими нормативно-правовыми актами это и предусмотрено. А ведь мы все осознаем, что проведение реструктуризации обязательно затронет вопросы численности работающих.

В последнее время Министерство не реагирует на обоснованные, поддерживаемые Профсоюзом, обращения предприятий отрасли за помощью и поддержкой:

- Винницкого авиационного завода;
- завода «Радиоизмеритель»;
- ОАО «Точприбор».

Очень хотелось бы, и это мы имеем в виду, когда говорим о необходимости скорректированной или, лучше уже, новой программы развития отрасли, чтобы в этой программе были запланированы конкретные цифры выпуска, по конкретным типам самолетов, на конкретных предприятиях Харькова и Киева. Желательно, чтобы на этой программе, кроме подписей внизу наших руководителей предприятий, были подписи нашего Министра, и сверху Премьер-министра. И чтобы эта программа была не спрятана, как сегодняшняя, а предоставлена нашим всем руководителям, кто в ней хоть немного задействован, нашим партнерам, инвесторам и, конечно, Профсоюзу. От работников Министерства и Кабмина мы бы хотели, чтобы они проработали эту программу до каждого предприятия. Чтобы каждый директор, каждый трудовой коллектив знал, что им предстоит сделать по этой программе.

Пока такой конкретики и, добавлю, прозрачности не будет, этот высокий документ будет фактически обычной бумажкой и сильным «аргументом» для нерадивых чиновников, которые везде отчитываются, что у нас есть программа развития отрасли.

Я озвучил маленькую часть проблем, задач, которые надо сейчас решать в отрасли. Еще немалую часть конкретных невыполненных уже ранее принятых решений мы передали в Министерство в процессе подготовки сегодняшнего совещания. Я уверен, выступающие еще подскажут наши узкие места. Главное – и это мы сегодня на совещании должны договориться – **что сделать**?

Предпринятые попытки реформирования управления отраслью (или хотя бы ее базовой частью) позитивных результатов также пока не принесли. Как не сработала **Корпорация «Антонов»,** так и не срабатывает пока **Концерн «Авиация Украины».**

Но другого выхода также нет. Значит надо ускорить утверждение пересмотренного СОСТАВА и УСТАВА Концерна, в котором должны быть **наблюдательный Совет** над Исполнительным органом концерна в составе руководителей предприятий. Кстати, Профсоюз всегда и постоянно это предлагал, но оба Ваши предшественники, уважаемый Владимир Станиславович, не послушались нашего предложения. Это обязательно надо поправить в новом Уставе Концерна. И **включить в состав** наблюдательного Совета **Председателя Профсоюза** «По согласию», (кстати, Генеральное Соглашение требует это делать) и **представителя Минпромполитики**.

Проблемы самолетостроителей это поможет решить. А для решения проблем авиастроителей, т.е. всей отрасли сегодня, как никогда, актуальным является обеспечение создания действенного **Совета директоров-руководителей предприятий.** Уверен, не только Профсоюз, но и наше Министерство, а главное трудовые коллективы только выиграют от этого. Организовать работу этого Совета при желании и согласии руководителей предприятий, могут Министерство с Профсоюзом.

Предложение в Закон о Госбюджете – это серьезное Первое задание и Совету, и Концерну – в силу специфики ситуации и важности это тоже надо записать в нашем сегодняшнем решении.

Обращаюсь к руководителям с большой просьбой: очень надеемся на Вашу активную работу в составе Совета, Ваш опыт, возможности сегодня, как никогда, востребованы не только для руководства, управления предприятием, а надо поработать над общими проблемами отрасли.

“Антонов” и “Honeywell” наметили новые пути сотрудничества

15 октября 2008 г. на АНТК им. О.К. Антонова состоялась встреча Генерального конструктора Д.С. Кивы с Председателем правления и главным исполнительным директором (Chairman and CEO) компании “Honeywell Aerospace” господином Дэвидом М. Коутом.

В ходе встречи состоялось обсуждение существующих совместных программ и намечены направления дальнейшего сотрудничества. В заключение визита господин Коут выразил удовлетворение прошедшей встречей. В частности, он отметил: «*было очень приятно обсудить хорошие идеи для дальнейшего взаимодействия. Мы надеемся упрочить наши деловые отношения и вместе работать в будущем еще более плотно*».

Для справки: *“Антонов” в течение многих лет плодотворно сотрудничает с “Honeywell Aerospace”. Двигатели производства “Honeywell” установлены на легких многоцелевых самолетах Ан-38, многие «Аны» оснащены пилотажно-навигационным и радиоэлектронным оборудованием этой компании.*

Пресс-служба АНТК им. О.К. Антонова, 17 октября 2008 г.

«Фэдовец» получил высокую оценку

В сентябре Объединение профсоюзов Харьковской области подведело итоги летнего оздоровительного сезона. Было отмечено, что несмотря на экономические трудности, многие областные советы профсоюзов хорошо подготовили детские лагеря к приему и оздоровлению детей. Среди лучших лагерей Харьковской области был назван и наш «Фэдовец».

В группе лагерей, которые за одну смену оздоравливали свыше трехсот детей, городок детского отдыха «Фэдовец» занял первое место, а Харьковский областной совет профсоюза авиастроителей, возглавляемый председателем профкома нашего завода В.Т. Тындиком,— второе место.

Высокая оценка нашего лагеря — это прежде всего заслуга профкома и администрации завода, профсоюзного актива и всех подразделений предприятия, которые невзирая на ежедневные производственные задачи, помогли подготовить «Фэдовец» к открытию. Много средств и организаторских сил ушло на то, чтобы ГДО «Фэдовец» принял детей вовремя и детский отдых прошел на самом высоком уровне.

За хорошую организацию отдыха заводских детей в «Фэдовце» Объединение профсоюзов Харьковской области наградило начальника управления кадров и социально-бытового обслуживания завода Н.Ф. Сапегина Почетной грамотой.

И. ПИДЯК

Про порядок створення та роботи комісій із соціального страхування підприємств, установ, організацій

Законом України «Про загальнообов´язкове державне соціальне страхування у зв´язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням» від 18.01.2001 р. №2240 встановлено, що всі види матеріального забезпечення та соціальних послуг за цим Законом застрахованим особам призначаються і надаються за основним місцем роботи за рахунок сплачених страхових внесків.

Рішення про призначення допомоги у зв´язку з тимчасовою непрацездатністю, допомоги по вагітності та пологах, путівок до санаторно-курортних закладів приймається комісією (уповноваженим) із соціального страхування, що створюється (обирається на підприємстві, установі, організації) відповідно до положення, затвердженого Правлінням Фонду.

Постановою Правління Фонду соціального страхування з тимчасової втрати працездатності 23 червня 2008 року №25 було затверджене нове Положення про комісію (уповноваженого) підприємства, установи, організації із загальнообов´язкового державного соціального страхування у зв´язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими похованням, яке набрало чинності з 25 липня 2008 року. З цього ж дня втратило чинність Положення про комісію (уповноваженого) підприємства, установи, організації із загальнообов´язкового державного соціального страхування у зв´язку з тимчасовою втратою працездатності та витратами, зумовленими народженням та похованням, затверджене постановою Правління Фонду від 09.07.2001 року №21.

Слід зазначити, що нове Положення не змінює фундаментально порядок створення та роботи комісій із соціального страхування. Основні положення Порядку, який діяв з 2001 року, збереглися і у новій редакції.

У новому Положенні передбачено, що комісія створюється на підпрємствах і організаціях з чисельністю застрахованих осіб понад 15 працюючих за наймом. При чисельності працюючих 15 чоловк і менше - обирається уповноважений із соціального страхування підприємства.

Робота комісії із соціального страхування підприємства здійснюється на паритетних засадах її членами, делегованими до неї роботодавцем та представником застрахованих осіб. Представником застрахованих осіб є профспілкова організація підприємства, а за її відсутності - інший уповноважений орган, який предствляє інтереси застрахованих осіб.

Члени комісії делегуються кожною стороною самостійно у рівній кількості залежно від чисельності застрахованих осіб на підприємстві.

Строк повноважень членів комісії та їх кількість від кожної сторони встановлюється рішенням представницьких сторін.

Рішення про делегування членів до комісії із соціального страхування підприємства оформлюються: роботодавцем - його наказом, а представником застрахованих осіб - постановою виборного органу профспілкової організації або відповідним рішенням іншого уповноваженого органу, який представляє інтереси застрахованих осіб.

Положенням про комісію із соціального страхування встановлено, що робота комісії здійснюється за такими основними напрямками:

-прийняття рішення про призначення або відмову в призначенні матеріального забезпечення (надання допомог, встановлених Законом України від 18.01.2001 р. №2240) і передача його роботодавцю для проведення виплат, здійснення розрахунків, а також контроль за своєчасністю нарахування та виплати допомог;

-приймає рішення про виділення путівок до санаторіїв та (або) до санаторіїв-профілакторіїв застрахованим особам та членам їх сімей та про розмір часткової оплати за путівки на санаторно-курортне лікування;

-приймає рішення про виділення путівок до дитячих оздоровчих закладів, новорічних подарунків дітям застрахованих осіб;

-приймає участь у перевірках організацій медичного обслуговування застрахованих осіб на підприємстві, дотримання хворим призначеного режиму лікування.

Основною формою роботи комісії є засідання, які проводяться відповідно до затвердженого нею плану. Рішення комісії оформлюються протоколом.

Разом з тим необхідно звернуту вагу на зміни, внесені на засіданні Правління Фонду від 23.06.2008 року №25 до Порядку у новій редакції.

1.У новому Положенні наведено нову форму Протоколу засідання комісії із соціального страхування (рішення уповноваженого). Нова форма Протоколу відрізняється від попередньої тим, що її привели до вимог чинного законодавства, адже сьогодні допомога при народженні дитини та по догляду за дитиною до досягнення нею трирічного віку підприємством не призначається і не виплачується.

2. Повноваження комісії із соціального страхування підприємства доповнені пунктом такого змісту: Комісія (уповноважений) із соціального страхування підприємства веде облік застрахованих осіб, які часто та довго хворіють (особи, які за останні 12 місяців були непрацездатними з приводу одного захворювання не менше 3-х випадків із загальною кількістю днів непрацездатності 30-40 днів або з приводу різних захворювань не менше чотирьох випадків за останні 12 місяців із загальною кількістю непрацездатності 40-50 днів) , інформує та вносить пропозиції з питань зниження рівня захворюваності роботодавцю та представнику застрахованих осіб. Отже, у новому Положенні чітко визначені критерії для встановлення осіб, що належать до тих, які часто або довго хворіють.

3. Згідно з новим Положенням комісія повинна проводити засідання не рідше 2-х разів на місяць, а раніше було встановлено - не рідше одного разу на місяць. А уповноважений із соціального страхування має розглядати питання матеріального забезпечення та надання соціальних послугу міру надходження відповідних звернень.

4. Згідно з новим Положенням комісія правомочна приймати рішення за наявності на засіданні більше половини її членів та представників від кожної сторони. Раніше було встановлено, що комісія правомочна приймати рішення за наявності на засіданні не менше 2/3 її складу від кожної з представлених сторін.

5.У новому Положенні зазначено, що члени комісії виконують свої обов´язки на громадських засадах тому відсутня норма, яка дозволяла надавати одноразові грошові винагороди членам комісії (уповноваженому) за рахунок коштів Фонду за рішенням його робочих органів.

Директор Святошинської міжрайонної ВД КМВ ФСС з ТВП Жосан Л.І.

С любовью к читателям

В то время, как в городе закрылось много библиотек, на нашем заводе профсоюзная и техническая библиотеки, к счастью, продолжают работать. Там нас всегда встречают доброжелательно, с улыбкой. С пониманием библиотекари относятся к просьбе подобрать художественную или техническую литературу, всегда внимательно выслушают, что-то посоветуют. Опыта у наших библиотекарей не занимать. Маргарита Егоровна Переяславец, Галина Ивановна Хотомлянская и Таисия Викторовна Русанова давно трудятся в этой сфере. И помогают нам, заводчанам, быть в курсе новинок художественной и технической литературы.

Трудно на предприятии найти человека, который бы не посещал библиотеки. Художественную и учебную литературу берут для ежедневного чтения, в помощь детям, которые учатся в школах и вузах, а также для того, чтобы повысить свой профессиональный уровень знаний. Практически каждый день в профсоюзную и техническую библиотеки приходят новые и новые читатели.

Работники библиотек тщательно следят за новинками литературы, выходят со своими предложениями к профкому и администрации о пополнении книжного фонда. И надо отметить, что несмотря на финансовые трудности, книжный фонд постоянно обновляется. Профсоюзный комитет завода один раз в квартал финансирует приобретение новой литературы.

Чтобы читателям было удобно найти интересующую их тему, работники библиотек делают тематические подборки журнальных и газетных статей: «Жизнь известных людей», «Юридическая консультация», «В мире интересных фактов», «Украина: история, политика, экономика», «Уголок здоровья», «События за рубежом», «Все о Харькове», «Природа и экология», «Новинки техники и новые технологии» и многие другие.

На книжных полках библиотек много литературы по всем отраслям знаний: естественно-научной, технической, исторической, детской. Имеются книги по педагогике, философии, психологии, искусству, литература в помощь технологам, конструкторам. Надо отметить, что в наших библиотеках могут удовлетворить вкус любого, даже самого требовательного, читателя.

Как рассказала заведующая профсоюзной библиотекой М.Е. Переяславец, большим спросом у заводчан пользуются детективы, фантастика, женские романы, триллеры, вестерны. Не задерживаются на книжных полках произведения А. Кристи, П. Дашковой, С. Зориной, Ю. Шиловой, И. Хмелевской, Д. Донцовой, а также Ф. Незнанского, В. Шитова, В. Пронина, Э. Тополя и других авторов. Отдающим предпочтение любовной тематике в библиотеке могут предложить романы Кэтрин Коултер, Элизабет Лоуэлл, Джоанне Линдсей, Беатрис Смолл. Любителям фантастики будут интересны произведения Гарри Гаррисона, Клифорда Саймака, Артура Кларка, Сергея Лукьяненко, Анджея Сопковского и др.

К юбилеям известных украинских, российских и зарубежных писателей профсоюзная библиотека организует выставки. Например, в сентябре состоялась интересная выставка, посвященная 180-летию Л.Н. Толстого.

Хочется поблагодарить наших библиотекарей — М.Е. Переяславец, Г.И. Хотомлянскую, Т.В. Русанову за их кропотливый труд и внимание к людям. От всей души поздравляем работников профсоюзной и технической библиотек с прошедшим профессиональным праздником — Всеукраинским днем библиотек, который отмечался 30 сентября. Желаем им творческих успехов, благодарных читателей, крепкого здоровья и всего самого наилучшего.

Киевский авиазавод «Авиант» подготовил проект контракта с Ташкентским авиационным производственным объединением имени Чкалова (ТАПОиЧ) на производство крыла для двух самолетов Ан-70, сообщили РБК-Украина в концерне «Авиация Украины».

Заключение сделки возможно после подписания Узбекистаном меморандума о сотрудничестве в авиастроении, который уже подписан украинской стороной и передан узбекским партнерам. Стоимость контракта оценивается в 5-8 млн долл.

***

ГП «Харьковский авиазавод» ведет переговоры о привлечении банковского кредита минимум 50 млн грн. Об этом РБК-Украина сообщил министр промполитики Владимир Новицкий. Он уточнил, что при этом 30 млн грн необходимо на достройку одного самолета Ан по контракту с Ливией.

Ранее Минпромполитики вело переговоры о выделении кредита с государственным «Укрэксимбанком». Но эти переговоры, по словам министра, не привели к какому-либо результату.

Напомним, что на Харьковском авиазаводе в разной степени готовности находится 19 самолетов. Однако предприятие из-за отсутствия оборотных средств не может завершить их сборку и тем самым выполнить обязательства по ранее заключенным контрактам.

***

Россия выражает намерение вернуться к реализации совместного украинско-российского проекта по созданию военно-транспортного самолета Ан-70. Об этом заявил первый заместитель министра промышленной политики Украины Виталий Немилостивый сегодня в ходе круглого стола «Украина – НАТО: потенциал сотрудничества в сфере ОПК».

***

Минпромполитики подготовило проект стратегии развития авиапромышленности до 2020 г., сообщили в министерстве.Документ проходит межведомственное согласование. Среди перспективных программ называется проект создания различных модификаций самолета Ан-148, модернизация Ан-124, Ан-3 и др. проекты. Действующая госпрограмма развития авиапромышленности рассчитана до 2010 г.

Посол Франції в Україні Жак Фор вважає, що Угода про асоціацію Україна-ЄС має важливе значення для обох сторін. Посол вбачає авіабудування серед пріоритетних напрямків співробітництва в економічній галузі між двома країнами.

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**
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
ПП "Трейд-інформ",
м. Київ, вул. Новозабарська 2/6
Виходить двічі на місяць.
Наклад: 2500 примірників.

Реєстраційне свідоцтво: КВ
№11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 7.10.2008
Замовлення № 14