



Авіабудівник України

Газета Професійної спілки авіабудівників України

№19 (227), жовтень 2016

27 вересня у пам'ятника погибшим в годы Великої Отчужденной войны моторостроителям состоялся митинг ветеранов заводу. Он был приурочен к знаменательной дате – 75-летию начала эвакуации предприятия в Омск.

На торжестве собравшихся приветствовал директор по связям с общественностью Анатолий Малыш:

– Сегодня мы вспоминаем тех людей, которые встали на защиту нашей Родины от фашистских захватчиков в 1941-45 годах. Моторостроители по зову сердца пошли воевать, они принимали участие в освобождении городов и сел нашей страны. Но мы помним и тех, кто проявил себя на трудовом фронте, самоотверженно работая в тылу, они помогли ковать победу. Это почти 12 тысяч моторостроителей, которые были эвакуированы вместе с предприятием на восток. Они не жалели времени, сил и здоровья, так как понимали, что от их труда зависит судьба Родины. Сегодня мы говорим им сердечное спасибо за этот подвиг.

Заместитель начальника Управления кадров, депутат городского совета Виталий Тищенко зачитал приказ, согласно которому, за проявленный героизм и самоотверженный труд в тылу в годы Великой Отечественной войны объявлена благодарность и оказана материальная помощь в размере пяти тысяч гривен ветеранам, которые вместе с заводом были эвакуированы в Омск: Любови Евдокимовой (УГМетр), Варваре Орловской (цех 29), Мире Гоз (цех 29), Георгию Филиппову (цех 1), Лидии Селищевой (цех 49) и Валентине Турчинной (цех 20).

С теплыми словами к ветеранам обратились секретарь Запорожского горсовета Руслан Пидорич, председатель Шевченковской районной администрации Федор Маер, начальник отдела по работе с молодежью Михаил Калганов. Они поблагодарили ветеранов и

Спасибо вам, ветераны!



заверили, что их самоотверженность и героизм навсегда останутся в нашей памяти.

Председатель городского Совета ветеранов Виктор Короленко передал благодарственную грамоту Президенту АО «МОТОР СИЧ» Вячеславу Богуслаеву за весомый вклад в развитие города, достойное воспитание молодежи и сохранение уважения к старшему поколению.

Председатель Совета ветеранов предприятия Александр Маслов пожелал всем ветеранам хорошего здоровья, счастья и долголетия. А тем, кто работал в далеком сибирском городе, вручил подарочные книги об истории омского завода и ветеранской организации МОТОР СИЧ. Затем все присутствующие возложили цветы к памятнику погибшим моторостроителям. В этот день для ветеранов была организована экскурсия вокруг острова Хортица на теплоходе «В.Омельченко».

Забота о ветеранах – одно из важнейших направлений кадровой политики предприятия. По

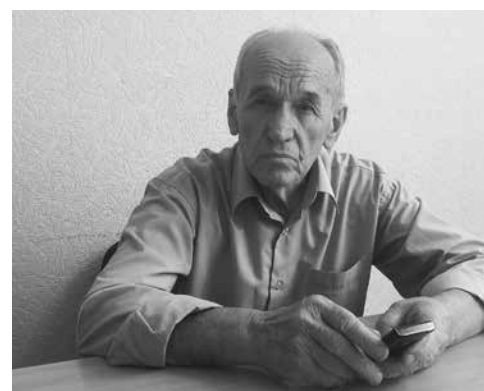
словам председателя Совета ветеранов АО «МОТОР СИЧ» Александра Маслова, к Всемирному дню пожилого человека – нашему Дню ветерана – предприятие выделило внушительную сумму: 705 тысяч гривен, и деньги получил каждый ветеран! Кроме того, профком завода выделил материальную помощь одиноким пожилым людям – пенсионерам и работающим по 500 гривен.

Не перестаем радоваться за наших ветеранов и задаваться вопросом: «Где еще, на каком другом предприятии есть такая забота о пожилых людях, об этой самой незащищенной категории населения?!»

К сведению: на учете в заводской ветеранской организации состоит 4689 человек; по спискам профсоюзных комитетов цехов и отделов, одиноких пожилых людей – 329 человек.

Сергей КОТЛЯР, газета «Мотор Сич»

СОБЫТИЕ



ВІТАЄМО З ЮВІЛЕЄМ!

54 роки тому на Київський машинобудівний завод ім. Артема прибув на переддипломну практику 22-річний студент Харківського авіаційного інституту Олександр Кириченко. Так розпочався його більш ніж піввіковий трудовий шлях інженера й управлінця. Успішно захистивши дипломну роботу, він з головою поринув в інженерну діяльність з науково-технічного супроводження серійного виробництва авіаційних ракет, зокрема, в частині їх контролю та надійності.

Згодом, коли на базі заводу ім. Артема було створено дослідне конструкторське бюро (ДКБ), Олександр брав участь у науково-дослідних роботах з теоретичного обґрунтування структур і характеристик систем автоматичного контролю ракет. Розроблені з його участю теоретичні напрацювання лягли в основу створених в ДКБ нових зразків виробів, які в 1969 р. визнані державними комісіями Радянського Союзу першими на флоті й авіації автоматичними системами контролю протичовнових і авіаційних ракет.

Згодом, працюючи заступником начальника відділу надійності, експлуатації та випробувань, Олександр Кириченко виявив відмінні організаторські здібності, керуючи окремими напрямками робіт великого багатопрофільного відділу.

Особливо талант Олександра Кириченка, як вдумливого, творчого, завбачливого керівника проявився на посадах заступника Головного конструктора, пізніше – заступника директора та заступника Генерального директора державного підприємства «Державне київське конструкторське бюро «Луч», на яких він працював більше 25 років.

Сьогодні Олександр Васильович очолює службу енергомеханічного забезпечення та відділ охорони праці ДП «ДержККБ «Луч», невтомно піклуючись про своїх колег, про гідні умови їхньої праці, про їхнє здоров'я. Нагороджений званням «Почесний інженер КБ «Луч».

11 жовтня 2016 р. Олександру Васильовичу виповнюється 80 років. Колектив ДП «ДержККБ «Луч» щиро вітає його з ювілеєм і бажає доброго здоров'я в подальшій праці на благо рідного колективу.

ВІТАЄМО З ЮВІЛЕЄМ!

За багаторічну та сумлінну працю, високий професіоналізм, за вагомий внесок у розвиток профспілкового руху Олександр Кельїн нагороджений званнями «Почесний авіабудівник України», «Почесний Артемівець», нагрудними знаками ФПУ: «Профспілкова відзнака» та «Профспілкова звитяга».

Щиро вітаємо Олександра Дмитровича з цією знаменною датою в його житті: 20-річчям на посаді голови профкому - голови ПО ПАУ в ДАХК «Артем» та бажаємо міцного здоров'я, наснаги, творчої вдачі, оптимізму та успіху у всіх справах!

Профспілковий комітет ДАХК «Артем», ЦК ПАУ, Редакція газети «Авіабудівник України»



У жовтні цього року у нашого колеги **Кельїна Олександра Дмитровича** виповнилась ювілейна дата: 20 років поспіль він очолює Первинну організацію Профспілки авіабудівників України в

Державній акціонерній холдинговій компанії «Артем»!

Захист соціально-економічних прав і гарантій працівників та членів їх сімей є його життєвим кредом. Представляючи первинну організацію у взаємовідносинах з роботодавцем, власником, органами державної влади, виборними органами Профспілки, пріоритетом для нього завжди є інтереси людини праці!

Багатогранна трудова діяльність Олександра Дмитровича: виробничий – від інженера-технолога до головного інженера акціонерного товариства ДАХК «Артем», тісно пов'язана з профспілковою - від голови цехкому до заступника голови профкому, а з жовтня 1996 року і по сьогоднішній день він очолює профспілковий комітет ДАХК «Артем».

Кельїн О.Д. – член Президії і ЦК, заступник Голови ПАУ по м. Києву, голова комісії з питань організаційно-масової роботи ЦК ПАУ, член Президії Київської Міськпрофради. Є одним із засновників Профспілки авіабудівників України.

За роки діяльності проявив себе висококваліфікованим фахівцем, мудрим цілеспрямованим керівником та відмінним організатором, який постійно демонструє глибоке знання справи, ініціативу, ерудицію та велику самовіддачу, що допомагає йому на посаді голови профкому захищати професійні, економічні та соціальні права членів профспілки. Чуйність, скромність та доступність зміцнили його авторитет та збільшили повагу у колективі.

НА ГП «Антонов» упразднена должность генерального конструктора

В процессе приведения организационной структуры ГП «АНТОНОВ» в соответствие с национальными и международными требованиями к проектным организациям и внедрения современных стандартов управления проектами с 1 октября 2016 г. из штатного расписания предприятия исключена

должность Генерального конструктора. Сегодня «АНТОНОВ» – предприятие, которое реализует полный цикл создания самолета – от предпроектных научных исследований до производства, продажи, обслуживания и сопровождения самолетов в эксплуатации. Такое расширение сферы

деятельности предприятия требует перераспределения функциональных задач менеджмента. В частности, предусматривается предоставление более широких полномочий руководителям программ по созданию различных типов самолетов. На них возлагается ответственность за сопровождение

самолета в течение всего его жизненного цикла с использованием всех видов производственных, человеческих, финансовых и других ресурсов. Данная реорганизация направлена на обеспечение соблюдения ГП «АНТОНОВ» современных стандартов, общепринятых международной

авиационной сообществом. Такие требования изложены, в частности, в Авиационных правилах Украины, часть 21 (АПУ-21), Глава J, которые разработаны с целью внедрения в Украине положений правил Европейского Союза Part 21, сообщает пресс-служба ГП «АНТОНОВ».



БУДУЩЕЕ УКРАИНЫ НЕИЗБЕЖНО СВЯЗАНО С НЕОБХОДИМОСТЬЮ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ЭФФЕКТИВНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ

Предлагаем вниманию читателей интервью с человеком, который немало сделал для спасения промышленного потенциала нашей страны, настоящим государственным деятелем, которых так сильно не хватает Украине, партнером нашего Профсоюза – Виталием Александровичем Немилостивым.

Это касается и госзакупок не только в промышленности, но и даже в оборонно-промышленном комплексе. На это есть отдельная директива ЕС. Если внимательно изучить эти европейские документы, а мы их обязаны имплементировать в ближайшее время, то там для своей промышленности, и в частности для своего авиастроения будут значительно более комфортные условия, чем те, которые сегодня есть в законодательном поле Украины.

Что я имею в виду? Да, в Европе открытая тендерная процедура, но если проведение тендера угрожает национальной безопасности и обороне, то тендер могут проводить закрыто и могут принять решение в интересах национального производителя, который обеспечивает национальную безопасность и оборону. И никто ни перед кем не будет извиняться или отчитываться и объяснять причину. Ответ будет один – это необходимо в интересах национальной безопасности и обороны страны. У нас сегодня, к сожалению, такого в законодательстве нет.

Более того. Сейчас в СМИ присутствует такая эйфория по поводу работы системы госзакупок «Прозорро». Действительно, чиновники докладывают о том, что она дает эффект 3 млрд грн, что удается сэкономить государственные средства. Но на мой взгляд, эффект не настолько существенный. Я надеялся, что он будет измеряться десятками миллиардов грн. Однако, ни 3 млрд, ни 10 млрд грн не компенсируют, как я считаю, тех потерь, которые несут высокотехнологичные отрасли промышленности (авиа-, ракетно-, судостроение и пр.). Получается, что конкурсы «Прозорро» – наносят ущерб. Каким образом? А таким, что наши предприятия не имеют возможность продавать свою продукцию с нормальной нормой рентабельности. Когда проводится открытый конкурс, участие в нем могут принимать производители из разных стран, в особенности из тех стран, где себестоимость производства ниже, чем в Украине (например, страны Юго-Восточного региона), хотя и отстают по качеству от отечественной. В этих странах действует законодательный протекционизм (если предприятие продает свою продукцию на экспорт, то ему компенсируют издержки производства). У нас этого нет. Поэтому тягаться с такими странами нам тяжело. Еще один пример. Если речь идет о высокотехнологичной продукции, то на конкурсах будут выигрывать те предприятия, где есть своя высокотехнологичная база. В организацию таких производств инвестированы десятки и сотни миллиардов долларов США или евро. Не без помощи государства, заметьте.

К чему это приводит, когда тендер «Прозорро» проводится на конкурирующие для украинского самолета? Получается, что украинский производитель не может вообще конкурировать или же он вынужден работать с нулевой рентабельностью. И если так будет продолжаться долго, то у отечественных предприятий будут изнашиваться основные фонды. Это приведет в средне- или долгосрочной перспективе к остановке или к ликвидации предприятия, либо к его неконкурентоспособности. И те 2-3 млрд, о которых говорится, что они сэкономлены благодаря системе «Прозорро» просто мизер по сравнению с теми средствами, которые понадобятся стране, чтобы восстановить ту или иную отрасль.

Если мы возьмем в качестве примера частное предприятие такого рода деятельности, то в случае, если оно не будет приносить прибыль или же она будет ниже определенного уровня рентабельности, то акционеры направят свои средства в торговый и сырьевые сектора вместо инвестирования в высокотехнологичные отрасли. Таким образом, мы себя обрекаем на то, что уже через некоторое время лишимся остатков той промышленности, которая у нас сегодня еще существует.

Где же реально эффективна система «Прозорро»? Она действительно дает свой положительный эффект там, где речь идет о продукции, которая легко идентифицируется и в процессе жизненного цикла не требует сложного обслуживания. Например, если речь идет о закупке канцелярских товаров. Стоимость жизненного цикла самолета составляет 600% от стоимости нового самолета! И не учитывать этого при проведении тендера неправильно. В результате мы потратим больше средств и уничтожим свою промышленность. Поэтому необходимо срочно вносить изменения в украинское законодательство в соответствии с требованиями современных директив ЕС 2014 года и давать возможность украинским производителям сложной высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью работать по европейским правилам.

ВОПРОСАМИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДОЛЖЕН ЗАНИМАТЬСЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОРГАН ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

— Сейчас, по прошествии нескольких лет с момента ликвидации Минпромполитики Украины, как Вы оцениваете правильность такого решения?

— Мое мнение по этому вопросу остается неизменным – в стране, которая в начале 90-х входила в ТОП-20 стран по уровню промышленного развития, в которой по-прежнему

функционируют высокотехнологичные отрасли промышленности, не может не функционировать такой орган центральной исполнительной власти, который будет заниматься промышленной политикой. Ракетостроение, самолетостроение, энергетическое машиностроение, транспортное машиностроение, горно-шахтное машиностроение и т.п. Например, в отрасли нефтегазового машиностроения у нас доля импортозамещения с начала 90 гг увеличилась с 20 до 60%. У нас быстро развивается IT-сектор благодаря сильной высшей украинской школе. Я бы не списывал со счетов судостроение и кораблестроение. Работая над Общегосударственной целевой экономической программой развития кораблестроения на период до 2035 года в Минпромполитики, я пришел к выводу что только в государственном секторе Украины потребность в судах и кораблях разного класса исчисляется сотнями – от рыболовецкого флота и заканчивая боевыми судами. То нам надо было проводить в этой отрасли не приватизацию, а национализацию...

Государство должно определить приоритеты развития экономики. Это должно быть 5-10 отраслей, не более. Они станут локомотивами всей экономики. Что такое сейчас современный самолет или корабль, или электровоз? Это сплав образования, науки и десятков различных отраслей промышленности. Это приборостроение и материаловедение, металлургия и металлообработка и т.п.

Поэтому необходим сегодня, как никогда, центральный орган исполнительной власти, в котором работали бы профессионалы, знающие, что является для нашей экономики приоритетом. Я бы назвал его Министерством промышленной политики и технического регулирования. Например, в Европе по состоянию на 2008 год действовало 12000 технических стандартов. Украина брала на себя обязательства до 2012 года гармонизировать свое законодательство с этими стандартами. Минпромполитики до своей ликвидации гармонизировало более 2000 стандартов, а в целом было имплементировано более 3000 стандартов. А за это время в ЕС изменилось более 4000 стандартов. Т.е. мы не только не догоняем, а отстаем от Европы. И поэтому зона свободной торговли с ЕС, в которой мы находимся, является таковой только при условии имплементирования регламентов ЕС. А это – задача государства – создать условия для организации верифицированных центров сертификации, чьи сертификаты будут принимать во всем мире.

Важно понять, что недостаточно принять необходимые законы. Нужны еще подзаконные акты, которые должно разрабатывать в т.ч. и Минэкономразвития. А оно не успевает этого делать. К сожалению, в нем нет и достаточного количества специалистов, которые знают, что необходимо предпринимать. Украине нужно срочно проводить техническое регулирование,

синхронизированное с европейским законодательством, для спасения экспортно-ориентированных отраслей нашей промышленности.

— ГК «Укроборонпром» недавно исполнилось 5 лет со дня основания. Правильное ли это было решение – создать такой концерн и объединить в нем столько разных предприятий?

— После подписания Указа Президента о создании концерна я, как заместитель Министра промышленной политики и государственной экспертизы по вопросам национальной безопасности и обороны, направил ему письмо с грифом «Совершенно секретно», где описал все риски такого решения. Письмо в Администрацию Президента доставил лично, как и полагаются государственному эксперту. Однако к Президенту Украины меня не допустили, и письмо было передано первому отделу АПУ. Что интересно, я еще не доехал обратно на рабочее место, как мне позвонил руководитель концерна «Укроборонпром» Саламатин Д.А. с определенным возмущением и претензиями. Позже он мне предлагал идти работать к нему первым заместителем в концерн, чтобы я не возмущался. Я тогда и сейчас считаю, что создание концерна было большой ошибкой. «Укроборонпром» – это коммерческая структура, и она не может выполнять государственные функции. Интересно, что формальным поводом для создания «Укроборонпрома» была заявлена необходимость сэкономить государственные средства. Так вот, на момент ликвидации Агентства ОПК, которое функционировало в составе Минпромполитики, там работало около 50 сотрудников. Госбюджет тратил на содержание этого Агентства не более 1 млн долларов в год. И еще около 1 млн долларов тратилось на организацию работы 17 международных комиссий по военно-техническому сотрудничеству с разными странами и на выставочную деятельность. МППУ, а затем и Агентство помогли участвовать нашим предприятиям в 5-7 международных выставках ежегодно. На сегодняшний день, если моя информация верна, в аппарате концерна «Укроборонпром» работает более 400 человек, а суммарно взносы, которые выплачивают предприятия концерна на его содержание и организацию работы, превышают 10-12 млн долларов ежегодно. То где же экономия государственных средств? Возможно, кто-то возразит, что это не бюджетные средства. Но ведь это средства государственных предприятий, которые не поступили в госбюджет! Поэтому я считаю, что создание концерна было не просто ошибкой, а диверсией против оборонно-промышленного комплекса Украины и военно-технического сотрудничества. Ошибкой можно было бы это назвать тогда, если бы никто не предупреждал о последствиях такого решения. А помимо меня, довольно много экспертов пытались предостеречь Президента Украины...

Виталий Немилостивый — почетный председатель Корпорации «УкрИннМаш» (корпорация объединяет частные машиностроительные предприятия Украины и занимается освоением деталей и узлов для авиастроения Украины с учетом актуализации импортозамещения, проводит сертификацию в соответствии с международными требованиями к авиастроительным компаниям, сотрудничает с ПАО «УкрНИИАТ», с Харьковским национальным университетом Воздушных Сил имени Ивана Кожедуба и т.п.), бывший первый заместитель Министра промышленной политики Украины, народный депутат Украины VII созыва, секретарь Комитета Верховной Рады Украины по вопросам промышленной и инвестиционной политики Верховной Рады Украины VII созыва.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРАВИЛА МОГУТ ЗАЩИТИТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

— Виталий Александрович, как Вы оцениваете текущую ситуацию в промышленности Украины?

— На мой взгляд, ситуация в промышленности в целом крайне сложная. Проблемы в промышленности сформировались не за один день, они не случайны и их легко было спрогнозировать. Поэтому для экспертов в сфере промышленной политики это не стало неожиданностью, а наоборот, закономерной ситуацией. Что же необходимо делать в этой сложной ситуации – вот ключевой вопрос.

И вот здесь среди специалистов есть дискуссия. Моя личная точка зрения – необходимо приспособляться промышленности Украины, руководителям промышленных предприятий и лидерам отраслей к политическим реалиям, в которых находится наша страна. Речь идет прежде всего о решениях Парламента о зоне свободной торговли с Европейским Союзом. Это предусматривает переход нашей промышленности на стандарты, регламенты и технические условия Европейского Союза.

Я сейчас изучаю большой массив законодательной базы – директив Европейского Союза, принятых в 2014 году относительно государственных закупок, оспаривания решений и т.п., то могу уверенно сказать, что наш Закон о государственных закупках не соответствует требованиям европейского законодательства. Ведь его принимали с учетом директив ЕС 2004 года. В тоже время с 1 января 2016 года действуют директивы ЕС 2014 года.

Абсолютно неверным я считаю и решение о включении в концерн авиастроительных предприятий. Например, основная специализация ГП «Антонов» - это производство гражданских и транспортных самолетов, которые используются не в военных, а в гуманитарных миссиях. И серийному заводу, и КБ необходимо развиваться, приобретать новейшее оборудование, современные технологии и т.п. Предприятия, которые входят в состав концерна «Укроборонпром», имеют статус оборонных. И у них из-за этого ограничен доступ ко многим современным технологиям, даже если и есть средства на их приобретение. Поэтому я считаю, что если нет специального органа власти, то авиастроение необходимо как можно скорее переводить под управление Минэкономразвития. Хотя, впрочем, я подчеркиваю, что необходимо создавать Минпромполитики и технического регулирования, в составе которого следует создать Агентство ОПК. В нем, как коммерческая организация, может функционировать государственный концерн «Укроборонпром». Яркий пример – Азербайджан, который создал Министерство оборонной промышленности. До распада СССР и начала военного конфликта в Нагорном Карабахе, там не было полноценной оборонной промышленности. А сейчас у них на вооружении десятки образцов своей продукции и многие из них они уже экспортируют. То же самое можно сказать и о Беларуси. Почти все из этих образцов вооружения помогали осваивать украинские специалисты.

Вот возьмем как пример мобилизационные функции концерна. Все, о чем я писал в письме В.Януковичу, к сожалению, произошло, когда началась агрессия России. На предприятиях ОПК мы потеряли мобилизационную функцию. Была утрачена частично режимно-секретная функция. Была подорвана функция военно-технического сотрудничества. Все эти функции должны вестись на государственном уровне, а не хозяйствующим субъектом. Эти проблемы негативно влияют на наши предприятия до сих пор. Все это в т.ч. привело к потере стратегических оборонных предприятий в Крыму и в зоне проведения АТО.

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ЕЩЕ МОЖНО СПАСТИ...

— Болью для нашей отрасли, а для Вас еще и как харьковчанина, является критическая ситуация, которая сложилась на ХГАПП. Реально ли его еще спасти?

— Полагаю, что шанс спасти предприятие есть. ХГАПП находилось уже в критическом состоянии в 2008 году, когда мне, как первому заместителю Министра промышленной политики Украины, поручили курировать авиастроительную отрасль. На тот момент суммарная задолженность Киевского авиационного завода «Авиант» и ХГАПП составляли около 700 млн долларов. Тем не менее, государство нашло выход из этой крайне сложной ситуации и смогло приостановить стагнацию в отрасли. Сегодня еще не все потеряно для ХГАПП и на государственном уровне можно предпринять срочные меры для того, чтобы его спасти. Самое главное,

что там еще осталась школа, есть специалисты, есть ведущий университет, который готовит кадры для авиастроения. Акцентирую ваше внимание на том, что это необходимо делать на государственном уровне, а не на уровне концерна «Укроборонпром». Президент, Правительство и Парламент должны принять важные решения. Если не будет взаимного согласия между всеми ветвями власти в данном вопросе, то, к сожалению, нас ждет потеря данного предприятия...

Я даже вижу возможные варианты решения проблем ХГАПП. В свое время президент АО «Мотор Сич» Вячеслав Александрович Богуслаев подавал предложения о государственно-частном партнерстве. «Мотор Сич» предлагала объединение с ХГАПП в данной форме сотрудничества. Несколько раз Министерство промышленной политики рассматривало и поддерживало данные предложения. Это были 2010-2011 года. Далее документы попадали в Минэкономики и Минфин, и там они не находили поддержки. Насколько я знаю, такой была позиция тогдашнего старшего сына Президента Украины Виктора Фёдоровича Януковича и других руководителей государства о том, что не стоит передавать ХГАПП «Мотор Сич». Если бы тогда это решение нашло поддержку со стороны высших должностных лиц государства, то сейчас у ХГАПП была бы другая ситуация. Но это не поздно сделать и сейчас, если удастся найти консенсус между Президентом, Премьер-министром, Верховной Радой и АО «Мотор Сич». И это, безусловно, спасет предприятие.

Можно на государственном уровне заниматься реализацией другой программы. В 2008 году мне довелось подписывать документы в Китае о рассмотрении вопроса организации совместного производства самолетов Л-15 (аналог самолета Як-130, но по некоторым оценкам даже лучше), который уже испытали военные Украины и дали высокую оценку этому самолету. На этом самолете установлены украинские двигатели производства «Мотор Сич». Кооперация на этом самолете может быть доведена до 50%. И сегодня есть возможность организации такого производства, я бы рекомендовал осуществлять его на ХГАПП. Китайская сторона проявляет серьезную заинтересованность, готова инвестировать средства в такой проект. Но для этого необходим государственный уровень принятия решения. Не уровень «Укроборонпрома» подписывать такие соглашения и давать гарантии китайской стороне.

ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА ОБЕСПЕЧИТ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАНЫ

— Сейчас в тренде пропандировать промышленную политику, проводится немало серьезных форумов, на которых вопрос индустриализации страны ставится во главу угла. Еще недавно, буквально 2-3 года назад об этом говорили лишь единицы. Например, Вячеслав Богуслаев, вы и некоторые другие. Большинство экономистов, политиков и общественных деятелей этот ключевой вопрос как-то не интересовал. А

сейчас об этом говорят многие, в особенности бывший Министр экономики Б. Данилишин, экономисты В. Бутко и С. Петрачков и пр. Можно ли считать, что вас наконец-то услышали?

— В Парламенте прошлого созыва, помимо нас, было еще около 20-30 депутатов, которые реально переживали за будущее украинской промышленности и поддерживали наши инициативы. Я с вами полностью согласен, что тема промышленной политики актуализировалась сейчас для нашей страны, как никогда ранее. Я внимательно и с большим интересом слежу за выступлениями руководителя Комитета Парламента по промышленной политике В.Галасюка, публикациями статей на эту тему и на 95% разделяю его позицию. Но, к сожалению, далее заявлений в нашей стране ничего не идет. Нет понимания пока у многих депутатов того, насколько это важно.

Мне посчастливилось работать в Минпромполитики в то время, когда в Правительстве Министром экономики был Богдан Данилишин. Мы много времени с ним посвящали дискуссиям на самые разные темы. Я видел, как он работал на должности Министра экономики. Может быть некорректно мне, как человеку, который тогда занимал должность первого заместителя Министра промполитики, давать оценку деятельности Министра экономики, но я хочу сказать, что мне всегда импонировало то, как Богдан Иванович, человек с академическими знаниями, за год, на мой взгляд, полностью освоился в системе исполнительной власти и насколько прагматичные и правильные решения он начал принимать для поддержки украинской промышленности в кризисные годы (речь идет о последствиях мирового финансового кризиса и их влияния на экономику Украины – ред.). Откровенно вам скажу, что если бы не поддержка Премьер-министра и Министерства экономики во второй половине 2008 – начале 2009 гг., то мы бы на сегодняшний день уже не имели бы ни авиастроения, ни бронетанкостроения и многих других отраслей. Как один из примеров подобных решений – 1 октября 2008 года было принято решение о замораживании роста тарифов на электроэнергию, газ и пр. услуги для предприятий всех форм собственности для всех отраслей промышленности. И это решение правительства действовало 1,5 года – до апреля 2010 года. К большому сожалению, это решение было отменено тем правительством, которое больше всех говорило о поддержке промышленности (речь идет о правительстве Николая Азарова – ред.). Поэтому я с большим интересом слежу за публикациями Богдана Данилишина и тоже почти полностью разделяю его мнение по ключевым вопросам развития отечественной экономики и промышленности, в частности.

Относительно того, что промышленная политика сейчас в тренде, я думаю, это обусловлено тем, что в экономике назрели важные изменения, без которых двигаться вперед уже нельзя. Люди начали понимать: для того, чтобы в стране обеспечивались социальные стандарты, достойные уровню жизни европейской страны, необходимо развивать

промышленность.

Это невозможно сделать за счет кредитов, грантов, займов. Мне, например, стыдно, что государственных служащих Украины должны финансировать бюджеты других стран. На мой взгляд, это недопустимо. Какой это будет госслужащий, если он будет получать зарплату из частного фонда или средств, выделенных правительствами других стран? Разве не будет конфликта интересов? А для того, чтобы мы могли платить достойные пенсии и зарплаты своим гражданам, должна развиваться своя высокотехнологичная промышленность с высокой добавленной стоимостью.

Вы правильно акцентировали внимание на том, что сторонники аграрного вектора развития Украины не понимают важных вещей. Вот пример. Допустим Украина экспортировала турбин и генераторов на 1 млрд долларов США. То в стране остается 950 млн долларов. И эти средства идут на зарплаты бюджетникам, пенсии, поддержание социальных гарантий, на ремонт инфраструктуры, оборону, науку и т.п. А если мы экспортируем на 1 млрд долларов зерна, то 950 млн долларов уходят обратно за границу. Почему? А потому, что у нас нет замкнутого цикла производства сельскохозяйственной продукции. Все отрасли, которые обеспечивали дестабилизацию аграрного производства у нас практически уничтожены. Топливо и горюче-смазочные материалы, агрохимикаты, семенной фонд, техника и запчасти – почти везде 100% импорт. Поэтому 95% доходов от продажи зерна тут же уходят за границу. И что нам остается? Остается надеяться на Господа Бога, на хорошую погоду и на плодородие украинских земель, которое из года в год у нас уничтожается. Минимальная зарплата – вот все, что остается для жителей села...

Поэтому жизнь заставляет сегодня всех здравомыслящих людей пересматривать свои подходы к экономической и промышленной политике.

Мне моя мама задает вопрос: «Сынок, вот раньше в Харькове были сотни заводов и несколько магазинов. А сегодня все наоборот – несколько заводов и тысячи магазинов. Откуда люди берут деньги?» Вопрос риторический. Люди наконец-то сейчас начали задумываться о том, что надо создавать своим трудом, при помощи своего интеллекта добавочную стоимость. И она даст возможность достойно жить всем в нашей стране. Собственно говоря, так живут все развитые страны мира.

— Немало экономистов и общественных деятелей обеспокоены тем, что помимо плюсов, которые нам принесет т.н. «безвиз» с ЕС, он несет в себе и немало угроз, таких как отток рабочей силы и прежде всего «мозгов». Как вы оцениваете такие опасения?

— В принципе я согласен с доводами о том, что безвизовый режим откроет «ворота» для выезда самых талантливых, молодых и перспективных украинцев. Но я бы не делал из этого трагедии. И вот почему. Несколько лет назад у нас по официальной статистике за границей работало около 5 млн граждан. Около 50% работало в России, а остальные в Европе и

других странах. На сегодняшний день из России вернулась большая часть граждан Украины. Остальные остались на ПМЖ. Если 1-2 млн граждан выедут в Европу, то общая статистика трудовых мигрантов в Украине не изменится и большой погоды на экономику тоже не будет оказывать. Просто изменится структура трудовой миграции. Доля трудовых мигрантов в Европе вырастет по отношению к России. Т.е. перераспределится. Есть и другие плюсы. Помимо валютных поступлений в Украину. Качество жизни, культура, традиции, ценности в ЕС выше, чем у нас. Если мы создадим условия, чтобы эти люди, впитавшие в себя лучший европейский опыт, захотели вернуться домой, это может даже быть своеобразным бумом и толчком к экономическому росту страны.

Яркий пример – Польша. 10-15 лет назад из Польши уехало много молодежи в другие европейские страны. А сейчас многие из них вернулись и активно способствуют экономическим преобразованиям в стране. Польша оторвалась от нас намного вперед.

Поэтому и нам в Украине надо реформировать страну, создавать условия для креативных людей, которые умеют создавать высокую добавочную стоимость, которые умеют создавать новые высокооплачиваемые рабочие места, чтобы им было комфортно здесь жить и работать.

— Вы много лет уже сотрудничаете с профсоюзами, в т.ч. с нашим. Каковы, на Ваш взгляд, текущие задачи профсоюзного движения?

— Когда я начал свою работу в Министерстве промышленной политики Украины, мне довелось познакомиться с самым «зубастым» в хорошем смысле этого слова профсоюзом – авиастроителей Украины. Тяжело мне было с председателем вашего профсоюза вести дискуссии по многим актуальным вопросам. Но это как раз и хорошо, я считаю. Профсоюзы должны отстаивать интересы людей наемного труда, работодатели свои интересы, а государство – свои интересы. В этом диалоге между тремя сторонами и должна рождаться истина. У каждой стороны интерес свой. У работодателя интерес – чтобы все работали и желательно при этом бесплатно, у работников интерес – меньше работать и больше при этом получать зарплату, а у государства интерес, чтобы платились налоги и поддерживалась на должном уровне инфраструктура и функции, которые оно должно обеспечивать. Только через компромисс возможно сбалансировать интересы. Если в споре выиграет одна из сторон, то через какое-то время, она потеряет больше, чем выиграет. Это мои наблюдения и жизненная уверенность. Поэтому, на мой взгляд, взаимоотношения сторон социального диалога должны развиваться через поиск компромиссных решений.

Интервью провел Александр ПАЛИЙ

Вовчанський агрегатний завод: спорт дарує здоров'я і бадьорість, а дружнє спілкування – гарний настрій

Початок вересня - чудова пора. Дні стоять теплі і навіть спекотні, а от ранки вже несуть першу осінню прохолоду, радують всіх свіжістю і бадьорістю. І саме цієї пори на агрегатному заводі щороку проводять традиційне свято «Спорт, бадьорість і здоров'я», присвячене Дню авіації та Дню машинобудівника України.



З бадьорим настроєм збиралися на стадіоні підприємства заводчани та члени їх родин і 3 вересня, щоб і силами помірятися на етапах спортивних змагань, і гарних пісень від учасників культурної програми послухати, і запашної від диму каші скуштувати. Таке вже воно це свято, свято, яке є об'єднуючим, свято у якому всього порівну: і спортивного запалу, і теплоти дружнього спілкування.

Стартувало свято з загальною шиккування команд. Саме тут на адресу всіх учасників змагань, численних вболівальників і звичайних глядачів (а подивитися на змагання приходить багато городян, які з заводом безпосередньо не пов'язані), прозвучали слова привітань і побажань перемог, з якими до всіх звернувся директор – голова правління ПАТ «Вовчанський агрегатний завод» О.Антоненко та голова профспілкового комітету підприємства Л.Шаповалов.

А після того як представники команд отримали останні настанови та роз'яснення від суддівської колегії, яку очолював голова ради колективу фізкультури підприємства П.Світличний, всі учасники розійшлися на етапи змагань. Змагання ці проходили як завжди по восьми видах спорту – легкоатлетичній естафеті 4x100 метрів, міні-футболу, пляжного волейболу, гирьового спорту та армспорту, шашкам, доміно і найемоційнішого суперництва – перетягування канату.

За чітким планом діяли і інші учасники свята. Самодіяльні артисти готувалися до виступів, а ті, хто мав забезпечити частування команд та вболівальників, приступили до відповідальної справи – приготування каші, юшки, шашликів. За багаторічною традицією у кожного цеху та підрозділу заводу на прилеглий до стадіону території є вже свої місця. І той, хто не вперше приходить на це свято,

вже чітко знає, де треба шукати той чи інший колектив. До речі, тут у кожній бригаді куховарів є й свої коронні страви та кулінарні секрети, які вони не надто охоче розкривають.

Взявши у кулак силу волі та не звертаючи увагу на смачні аромати, від яких не сила відірватися, вирушимо туди, де розгортається головна частина подій цього дня – на етапи змагань. А тут, як завжди, емоції, вигуки підтримки, аплодисменти переможцям. Відчувається, що всі команди разом, і кожен спортсмен окремо, готувалися до суперництва, і налаштовані на те, щоб здобути перемогу, зробити свій внесок у загальний результат.

Саме на етапах змагань і відчу-

ваеш командний дух, який впевнено веде до перемоги. І цього разу, ось вже вкотре, найсильнішим дух суперництва був у команди цеху, який очолює О.Троцун і де спорторганізатор – І.Репка. Вони й були героями цього дня, стоячи на найвищій сходинці п'єдесталу. Срібними призерами змагань стали спортсмени збірної команди заводу управління №2, яку очолювали К.Крушедольський та спорторганізатор С.Скорбеж. Бронзовими призерами стали спортсмени цеху, де начальником Т.Рогаліна, а спорторганізатор Р.Бахішев.

Директор – голова правління ПАТ «ВАЗ» **Олександр Антоненко** та голова профспілкового комітету **Леонід Шаповалов** вручили командам-переможцям кубки, грамоти та медалі. Для всіх команд були і особливі солодкі нагороди – торти. Нагородами було відзначено також команди-переможниці у окремих видах змагань. У таких видах як естафета, пляжний волейбол, шашки,



армспорт та гирьовий спорт перемогу святкувала команда-переможець змагань. У змаганнях з міні-футболу перемогла збірна команда підрозділів, де начальниками М.Куценко та С.Куценко, спорторганізатор В.Радченко, у перетягуванні канату – збірна команда підрозділів, де начальники В.Кошмай та М.Лукашик, спорторганізатори С.Ковальов та О.Величко, у доміно – збірна команда заводу управління під керів-

команда заводу управління під керівництвом К.Крушедольського та спорторганізатора С.Скорбежа та збірна команда підрозділів матеріально-технічного забезпечення та транспортної дільниці, де начальниками М.Костенко та М.Прядкін, а спорторганізатор - Р.Головнїн; доміно – цех, де начальники В.Кошмай та М.Лукашик, а спорторганізатори - С.Ковальов і О.Величко та цех, де начальником Т.Рогаліна,



ництвом К.Крушедольського та спорторганізатора С.Скорбежа.

Призерами в окремих видах стали: естафета 4x100 метрів – команда цеху, де начальком Т.Рогаліна, а спорторганізатор – Р.Бахішев та команда цеху, де начальником В.Тимченко, спорторганізатор – О.Белінський; шашки – цех, де начальником Д.Рогалін, спорторганізатор М.Комишанцев та збірна команда підрозділів матеріально-технічного забезпечення та транспортної дільниці, де начальниками М.Костенко та М.Прядкін, а спорторганізатор Р.Головнїн; міні-футбол – цех, де начальником О.Троцун, а спорторганізатором І.Репка і цех, де начальником В.Тимченко, спорторганізатор – О.Белінський; пляжний волейбол – збірна команда заводу управління під керівництвом К. Крушедольського та спорторганізатора С.Скорбежа та збірна команда підрозділів матеріально-технічного забезпечення та транспортної дільниці, де начальниками М.Костенко та М.Прядкін відповідно, а спорторганізатор - Р.Головнїн; армспорт - збірна

спорторганізатор Р.Бахішев; гирьовий спорт – цех, де начальником Д.Рогалін, спорторганізатор – М.Комишанцев та збірна команда підрозділів, де начальниками В.Кошмай та М.Лукашик, спорторганізатори – С.Ковальов та О.Величко; перетягування канату – цех, де начальниками Д.Рогалін, спорторганізатор – М.Комишанцев та цех, де начальником Т.Рогаліна, спорторганізатор Р.Бахішев.

Подарунки отримали і всі самодіяльні артисти, що порадували учасників цього масового свята своїми піснями та танцювальними талантами.

Свято, як завжди, вдалося на славу. Воно ще раз продемонструвало, що наш агрегатний завод був і залишається сильною командою, командою, яку об'єднує навіть дух спортивного суперництва. А такому колективу – під силу вирішувати будь-які і виробничі завдання.

Юрій БОНДАРЕНКО,
спеціально для газети
«Авіабудівник України»,
м. Волочиск

