

С каждым годом все лучше и интереснее

Корпоративные праздники для молодежи предприятий, входящих в состав ОАО «ФЭД», завоевывают все большую и большую популярность. Например, вечера для молодых специалистов и Дни молодежи, которые проводятся на базе «ФЭДа» стали самыми массовыми.

— За 6 лет работы на «ФЭДе» — это мой первый выезд в Писаревку, — пишет в своем отзыве инженер 12 цеха Наталья Смолянинова. — Хорошая погода, прекрасное настроение, дружная цеховая компания сделали праздник незабываемым. Мне очень хотелось победить в конкурсе «Караоке», а удалось выйти только в полуфинал. Но это не главное, главное участие, а не победа. Жаль, что такой праздник лишь один раз в году, зато будет, что вспомнить — рыбалку, дискотеку и др. Спасибо администрации завода за возможность отдохнуть и повеселиться на природе. Очень бы хотелось провести на «Золотом берегу» не день, а все выходные в веселой и дружной компании.

Праздник, проведенный в Писаревке, оставил незабываемое впечатление почти у всех, кто принял участие в этом традиционном для завода массовом выезде на природу. В Совет молодежи было направлено много положительных откликов.

— Я провел этот отдых лучше всех, — рассказал технолог 3 отдела А. Харитонюк. — Был написан хороший сценарий праздника, по которому молодежь сразу, при выходе из автобусов, окунулась в веселую атмосферу игр и состязаний. Нас ожидали караоке, тир, волейбол... Долго можно перечислять все то, чем был заполнен досуг. После насыщенных состязаний последовал не менее насыщенный обед, где все сполна могли восстановить силы. По результатам соревнований и конкурсов, проведенных в этот день, победители были с достоинством награждены

разнообразными призами и подарками. А по окончании награждения выступил танцевальный коллектив. Молодцы, прекрасные номера. Отдельной похвалы заслуживает сольное выступление молодой певицы, после чего была открыта дискотека. Играли всем известные и любимые шлягеры. Танцевали до упаду и последних аккордов.

— Праздники мы очень любим, особенно хорошо организованные, — поделилась своими впечатлениями инженер-конструктор 3 отдела С. Кунченко. — Все учли наши организаторы, даже с погодой договорились: за весь день на небе не появилось ни одного облачка. Все по плану. На базе было где разгуляться. Всюду конкурсы, веселье, смех, музыка и, конечно же, отличное настроение. Никто не остался равнодушным. Более того, за хорошо проведенное время многие получили еще и призы. Никто не хотел уезжать. Отдельное спасибо организаторам праздника. И, конечно, говорим слова благодарности администрации завода за финансирование и поддержку молодежи.

28 июня, в День молодежи, на фэдовскую базу «Золотой берег» выехало около 200 молодых рабочих и ИТР ГП ХМЗ «ФЭД», Харьковского агрегатного конструкторского бюро и Волчанского агрегатного завода.

— На базу мы ехали быстро и с музыкой, — рассказали о Дне молодежи, проведенном в Писаревке, инженеры-конструкторы 3 отдела С. Светличная и Ю. Кравченко. — Там чистый воздух, лес. Обалдеть! Разнообразие конкурсов приводило в восторг. С каждым годом все боль-



Начальник управления кадров и социально-бытового обслуживания завода Н. Ф. Сапегин вручает награды победителям конкурсов



Песенный конкурс

ше, и лучше, и интереснее. На пляже стрельба из водяных пистолетов в горящие свечи, морской бой, перетягивание каната, поднятие гири. На спортплощадке — волейбол, а рядом в лесу — пневмотир. Возле танцплощадки — караоке с песнями на любой вкус, бильярд и настольный теннис. Желаящих поучаствовать много. В перерывах между конкурсами можно окунуться в прохладную реку, позагорать на пляже. Народ счастлив, ведь у нас тройной праздник — День молодежи, День Конституции и забытый молодым поколением День комсомола Украины. Кстати, 90 лет!

— Уже два года я отмечаю День молодежи на базе отдыха завода «ФЭД», — пишет Олег Меркулов (ХАКБ). — С каждым годом программа становится интереснее. В этом году я с удовольствием участвовал в конкурсах «Остров сокровищ», «Кольцеброс», «Караоке». И очень хотелось бы поучаствовать в конкурсе «Водяные пистолеты», но, к сожалению, времени не хватило. Хочу поблагодарить руководство и профком завода, Совет молодежи, организаторов конкурсов и работников столовой, которые приготовили нам вкусный обед. Всем спасибо!

12 ИЮЛЯ — ДЕНЬ РЫБАКА Рыбацкая история

Совместная секция спортивного рыболовства нашего завода, ОАО «ФЭД» и ХАКБ недавно чествовала своих юбиляров, каждый из которых является грандом рыболовного искусства. Приятнее еще и то, что все трое не только в рыбалке отличаются. Многие годы они добросовестно трудились (некоторые еще продолжают работать) на заводе, во все времена старались делать все возможное, чтобы завод с маркой «ФЭД» был одним из лучших не только в Украине. Судовольствием назову этих людей. Это Валерий Михайлович Баинский, Николай Иванович Сирченко, которым исполнилось по 70 лет, и Тарас Васильевич Саранчин (60 лет).

В качестве подарка юбилярам хочется рассказать увиденный нами случай, который точно можно отнести к разряду рыбацких историй.

Произошло это недавно, в мае, на втором Михайловском пруду — его еще называют прудом таксистов.

Нас трое фэдовцев с утра уже рыбачили на этом пруду. Слабенько, но брался карась — и красный, и желтый. Удочки, заброшенные с наживкой на карпа, молчали. Рядом лежали два подсака. Авошь понадобятся — тешили надеждами.

На другой стороне пруда рыбачили двое рыбаков. Один забросил еще тех времен старую удочку. Смотрел на червяка, на поплавок, который, как корабль на рейде под плеск волны, спокойно и горделиво ждал поклевки. Второй пошел полоть огород. Ни подсака, ни багра — ничего у них не было. Вот к таким горе-рыбакам и приходит хозяин озера или пруда — карп поборется с неумехами. Естественно, что карп захотел червяка, схватил его и потащил удочку. Рыбак еле успел ее схватить и почувствовал как неведомая сила из-под воды тянет его к себе. «Дядя Федя, — кричал он, — помогите!». Дядя, увидев согнутое удище и бросив тяпку, уже бежал к берегу. «Дядя, давайте подсак, — слышим мы. — А я не взял», — раздается в ответ. Мы со своей стороны кричим рыбаку, чтоб приплыл к нам за подсаком.

Но не тут то было. Рыба начала биться интенсивнее. Дядя побежал на огород и, вылив с большой кастрюли воду, вскочил в пруд и начал приближаться к уже уставшему карпу. Тихонечко подобрался и кастрюлей снизу «оп» — и карп в ней. Радостное лицо рыбака омрачилось после того, как карп выскочил из кастрюли. Борьба шла с переменным успехом, но в последний момент карп выпрыгивал из кастрюли. Конечно же, зрелище было великолепное. Нам уже хотелось, чтобы карп сорвался с крючка, но каким-то чудом горе-рыбак таки поймал его и с кастрюлей, радостный и мокрый, выскочил на берег, забыв, что карп еще на крючке. Через несколько метров карп с удочкой выскочил из кастрюли, но было поздно. На него навалились оба горе-рыбака, крича от радости: «Он наш, он наш!».

А нас на тот раз рыбацкое счастье обошло стороной.

*М. РАДЧЕНКО,
термист 31 цеха, председатель
комиссии профкома «ФЭД»*

Спасибо заводу за праздник

Побывав в День молодежи на базе отдыха «Золотой берег», я теперь могу рассказать, что же это за база и в чем ее ценность.

«Золотой берег» — это жемчужина, окруженная сосновым лесом. Стоит там хоть один раз отдохнуть и сразу насыщаешься позитивом и хорошим настроением. Помимо свежего воздуха с ароматом сосны, на базе заряжаешься энергией и отличным настроением на все лето. Это действительно берег сокровищ, но сокровища — это не деньги и не слава, а взаимоотношения между людьми, то, как тебя принимают.

Считаю, что администрация завода сделала все возможное и невозможное, чтобы всем отдыхающим и,

в частности, молодежи было здесь комфортно. Мы не думали как сюда добраться, что с собой взять перекусить и чем себя занять. Все было хорошо организовано и продумано до мелочей.

Были предоставлены автобусы, которые с комфортом доставили молодежь в Писаревку. По прибытии на базу всех поселили в домики, где мы чувствовали себя как дома.

Мероприятия, которые предложили постановщики молодежного праздника, не могли не понравиться. Погода в этот день радовала, игриво светило солнышко и подбадривало участников и спортсменов. Многие играли в настольный теннис, морской бой, перетягивали канат, подни-

мали тяжести за звание самого сильного. Все это и многое другое собирало сильных духом и телом фэдовцев. Очень ярко и громко участники песенного конкурса показывали свои таланты, и поверьте, у нас есть свои эстрадные звезды. Победители конкурсов получили призы, все остальные участники — массу удовольствия и хорошего настроения.

После вкусного ужина последовала праздничная дискотека с зажигательными танцами. Вечер прошел дружно и весело. Уезжать не хотелось.

Спасибо всем, кто организовал для молодежи незабываемый праздник, это стоит больших материальных затрат и творческих сил. Наш завод — не только лидер в авиа-

агрегатостроении, но и в организации полноценного отдыха для трудового коллектива.

Большую благодарность выражаем директору завода А. А. Жданову, который несмотря на трудное экономическое и политическое время в стране, оказал содействие в праздновании Дня молодежи. Для нас это день молодости и красоты, он поддерживает в нас дух смелости и способствует покорению новых профессиональных вершин, что очень важно для завода. На «ФЭДе» молодые ребята хотят развиваться, приобретать навыки в работе, быть специалистами своего дела. Спасибо заводу за это!

А. ГРИЩЕНКО, контролер 26 цеха

Газета «Авиабудівник України»

Редакция може публікувати матеріали, не поділяючи точки зору автора. Відповідальність за достовірність інформації несуть автори. У разі передруку матеріалів посилення на газету «Авиабудівник України» обов'язкове. Відповіді на питання з листів до редакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються. Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник:
Профспілка авіабудівників України
Головний редактор: Олександр Палій
Верстка: Олександр Павленко
Видавці:
Профспілка авіабудівників України

Поштова адреса редакції:
01012, м. Київ,
майdan Незалежності, 2,
тел.: 279-16-45
факс: 278-86-81
aviabudivnyk@narod.ru

Видруковано в СПД Біленька,
м. Київ, вул. Новокостянтинівська, 15
Виходить двічі на місяць.
Наклад: 2500 примірників

Реєстраційне свідоцтво:
КВ № 11645516
від 15.08.2006
Підписано до друку 23.07.2009
Замовлення № 11





Авіабудівник України

ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНА ГАЗЕТА ПРОФСПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ

№ 13 (60), липень 2009 року

У Центральному Комітеті ПАУ

10 липня почалося формування проекту нової Генеральної Угоди. До складу робочої групи профспілок по I-му розділу Угоди увійшли Голова ПАУ **Жугасевич Я. В.** (очолює робочу групу) та заступник Голови ПАУ **Єфремов Ю. І.**

13 липня розпочалась підготовка до нового, 2009/2010 навчального року в системі профспілкового навчання — на рівні Федерації профспілок України, ПАУ. Іде збір і опрацювання пропозицій ПО ПАУ щодо участі в навчанні (**Радиховська О. В.**)

15 липня — за пропозиціями галузевої Профспілки народний депутат України, Голова ФПУ **Хара В. Г.** звернувся з депутатським запитом до Генеральної прокуратури України стосовно перевірок підприємства, де не погашається довготривала заборгованість по заробітній платі, в т. ч. ДП «НДІ аеропрофтехсистем», м. Феодосія (**Сметаніна О. Ф.**)

15 липня в центральних органах державної виконавчої влади активно опрацюються заходи по забезпеченню виконання доручення Прем'єр-міністра України **Ю. В. Тимошенко** щодо залучення профспілкових організацій до участі у формуванні фінансових планів підприємств. Це — позиція ПАУ норма ГУ — 2009 (3.4.3) (**Сметаніна О. Ф.**)

3 21 липня опрацюється проект змін до Закону України «Про оплату праці» — стосовно запровадження диференційованих розмірів мінімальної заробітної плати для різних категорій працівників за видами економічної діяльності та Методики визначення галузевого соціального стандарту оплати праці (**Єфремов Ю. І.**)

21 липня отримана відповідь Дніпропетровського регіонального відділення Фонду державного майна України на солідарну вимогу ЦК ПАУ щодо збереження профспілкової власності, в т. ч. Будинку спілок в м. Дніпропетровську.

Министр ответил на вопросы работников «Авианта»

Как мы писали в предыдущем выпуске нашей газеты, Министр промышленной политики Украины **Владимир Новицкий** при участии генерального конструктора АНТК имени О. К. Антонова **Дмитрия Кивы**, Председателя ПАУ **Яремы Жугасевича**, Первого заместителя Министра — **Александра Пинского** и и. о. генерального директора «Авианта» **Александра Грибанова** встретился с группой работников и профактивом завода «Авиант». Во время встречи обсуждались вопросы, связанные с реорганизацией завода «Авиант» путем его присоединения к АНТК им. Антонова. Предлагаем Вашему вниманию некоторые вопросы и ответы участников встречи.



есть впечатление, что авиастроение ожидает такое же будущее, что и машиностроение, которое завалено иностранной продукцией.

— Конечно, сейчас, если имеются долги за газ, очень сложно решить вопрос о возобновлении его подачи. Однако мы постараемся оперативно решить этот вопрос и вмешаться. Непонятно другое — если этот вопрос не решился за несколько дней, почему никто из администрации завода не дал нам об этом знать, почему об этом я узнаю лишь сейчас. Но мы этот вопрос решим, подача газа будет возобновлена.



То, что мы сейчас делаем — это реструктуризация долгов на 1 млрд. грн., которое накопило предприятие.

Голоса из зала: А куда смотрело Министерство?

— Вы ставите вопрос совершенно правильно, но я хочу вам сказать, что я сразу же, как только был назначен Министром, полтора года назад за это взялся. Я не хочу перекладывать Вам этот вопрос, но все же замечу, что многое из того, что происходило на предприятии, делалось не где-то в кабинете, а на глазах практически у всех здесь присутствующих. Пусть этим занимаются компетентные органы.

Сегодня я здесь хотел бы ответить на Ваши вопросы, которые касаются того, как нам жить дальше.

Не могу также не отметить, что отечественное машиностроение в прошлом году выпустило 430 тыс. легковых автомобилей. И мы хотим, чтобы авиастроение ничуть не уступало машиностроению. Мы хотим, чтобы вы могли выпускать готовую продукцию и получать прибыль. Однако никто Вам не будет делать серьезные заказы до тех пор, пока завод не рассчитается по долгам. Мы пытаемся Вам помочь хотя бы отсрочить на несколько лет выплату этих долгов, дать Вам кредиты и материальную помощь, которую государство может себе позволить в этих условиях.

— Возможна ли реорганизация завода «Авиант» без его ликвидации?

— Мы рассматривали разные варианты и остановились на наиболее оптимальном из них — включить в состав АНТК им. О. К. Антонова серийное производство. Оставить предприятие «Авиант» в том состоянии, в котором оно сейчас находится, это бесперспективно. Мы хотим задействовать ресурсы научно-технического потенциала и финансового плана АНТК для налаживания серийного производства.

Окончание на 3-й стр.

Вітаємо з поповненням!



15 липня 2009 року наша колега — завідувач відділу правової роботи ВА ЦК ПАУ **Каріна Пляхова** стала щасливою мамою, народивши чудову дівчинку.

Щиро вітаємо Каріну та її чоловіка **Олександра** з цією визначною подією в їх житті.

Їхній маленькій донечці бажаємо рости здоровенькою та щасливою на радість батькам.

Колектив ВА ЦК ПАУ,
редакція газети «Авіабудівник України»

В рамках колдоговора

На совещании профсоюзного комитета ПО ПАУ в ОАО «Мотор Сич» с председателями цеховых комитетов было принято решение о выплате помощи работникам предприятия, чьи дети пойдут в сентябре в первый класс. Сумма материальной помощи на каждого ребенка составит 200 грн. Это не разовая акция. Ежегодно ко Дню защиты детей выплачивается материальная помощь на каждого ребенка из многодетных, неполных семей, на детей, которых воспитывают опекуны и другим категориям работников из социально уязвимых семей.

Успешно продолжается детское оздоровление в детских оздоровительных лагерях. На предприятии предоставлена возможность всем работающим родителям оздоровить своих детей в детских лагерях за чисто символическую плату — от 150 до 200 грн. за путевку, продолжительность — на 21 день.

В июне-июле текущего года проведено 2 заезда родителей с детьми в заводской санаторий-профилакторий, где также было оздоровлено более 150 детей в возрасте от 4 до 18 лет.

По информации профкома ПО ПАУ в ОАО «Мотор Сич»

УКРАИНА И РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ГОТОВЯТ К ПОДПИСАНИЮ ОБНОВЛЕННОГО ПРОТОКОЛА о внесении изменений в межправительственное соглашение от 1993 года по программе создания оперативно-тактического военного транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70.

СЕЙЧАС НА ХАРЬКОВСКОМ АВИАЦИОННОМ ПРЕДПРИЯТИИ ДОСТРАИВАЮТ ДВА САНИТАРНЫХ САМОЛЕТА с медицинским оборудованием Ан-74 ТК 200С для Ливии. Об этом сообщил пресс-секретарь ХАЗа Андрей Платонов.

По словам Платонова, эти самолеты отличаются от Ан-74, который уже отправили в Ливию в этом году тем, что у них двигатели расположены над крылом.

«Это создает «эффект Коанда» — когда обдувается поверхность крыла, то увеличивается его подъемная сила, и поэтому сокращается расстояние, которое необходимо для взлета и посадки самолета», — рассказал Платонов.

«Так как самолеты — санитарные, и заранее не известно, где им придется садиться, надо, чтобы они могли приземлиться даже на неподготовленную грунтовую площадку. Подобные самолеты

применялись в сопровождении ралли «Париж-Дакар» — садились в пустыне, на песок, садились в Арктике на лед, на снег. Везде, где нужно — они садились, поэтому их называют «воздушными джипами», — рассказал Платонов.

КИЕВСКАЯ ВЛАСТЬ ПОДГОТОВИЛА ПРИКАЗ ОБ УВОЛЬНЕНИИ СЕРГЕЯ НИКИФОРОВА с поста генерального директора коммунального предприятия аэропорта «Киев»

Подготовлено по материалам информационных агентств

КОММЕНТАРИЙ

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

— Профсоюзный комитет ГП «КиАЗ «Авиант», считает, что такой глобальный вопрос, как реорганизация завода путем присоединения к АНТК имени О. К. Антонова не может решаться без участия самих трудовых коллективов предприятий. Почему этот вопрос не был предварительно обсужден в структурных подразделениях? Что мешало разработать технико-экономическое обоснование данной реорганизации и продемонстрировать его людям? Чтобы все видели, какое положение сейчас и что будет завтра, чтобы был понятен выход из сложившейся ситуации. А получилось так, что трудовой коллектив нашего завода был поставлен перед фактом, мол, давайте присоединяйтесь к АНТК, а что из этого выйдет, увидим завтра.



СОБЫТИЯ И КОММЕНТАРИИ

Долги по зарплате погашены, предприятие работает, жизнь продолжается

Мы неоднократно уже писали в нашей газете о том, что ряд ключевых предприятий отрасли находятся в сложнейшей кризисной ситуации. Одно за другим испытали на себе последствия «эффективного управления» ХГАПП, ГП «КиАЗ «Авиант» и ГП «Завод 410 ГА».

ХГАПП постепенно преодолевает трудности, гасит задолженность по зарплате, смог завершить выполнение некоторых важных заказов на производство самолетов. Спасение ГП «КиАЗ «Авиант» от возможного банкротства Правительство Украины и Минпрополитики Украины видят в его присоединении к ГП «АНТК имени О. К. Антонова». На «Авианте» периодически появляется задолженность по зарплате, которая провоцирует социальную нестабильность в трудовом коллективе. До последнего времени наиболее сложная ситуация сохранялась и на 410 заводе гражданской авиации. Задолженность по зарплате, отсутствие оборотных средств, апатия в коллективе. Но, несмотря на это, генеральному директору завода **Сергею Подрезу** и председателю ПО ПАУ на ГП «Завод 410 ГА» **Виктору Бочечке** удалось сохранить стабильность в трудовом коллективе.

К сожалению, получить комментарий у представителей администрации завода нам не удалось. Поэтому мы обратились к **Виктору Бочечке** с просьбой рассказать о ситуации на заводе.

— Какова задолженность по заработной плате на предприятии?

— Существующая задолженность по заработной плате полностью погашена. На данный момент долгов у предприятия перед работниками по выплате зарплат нет.

— За счет каких ресурсов удалось погасить существовавшую задолженность по зарплате?

— Прежде всего — это средства, полученные за реализацию нашей продукции и услуг. Также государство выделило заводу помощь в размере около 10 млн грн. Руководство завода смогло найти способ не только ликвидировать задолженность по зарплате, но при этом своевременно расплачиваться за полученные кредиты. Хотелось бы отметить, что очень большую роль в этом сыграл недавно назначенный генеральный директор завода **Сергей Михайлович Подрез**, который провел огромную работу, прежде чем ситуация стабилизировалась.

— Какова загрузка предприятия на данный момент? Какие вы видите перспективы на ближайшее время?

— Могу однозначно сказать, что предприятие имеет 100 % загрузку. Все цеха имеют работу — сейчас в ремонте находится 12 самолетов. Это самолеты, находившиеся в эксплуатации в России, Мексике, Казахстане, Венгрии. Это самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-32.

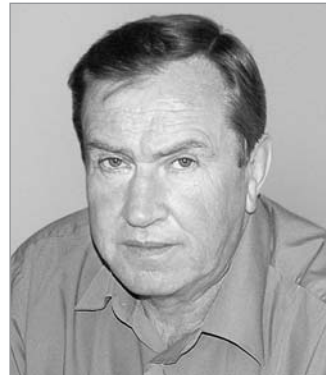
С Россией мы продолжаем сотрудничество, несмотря на политическую обстановку. Политика политикой, а многолетние связи между братскими народами важнее.

Хотел бы отметить, что, несмотря на длительный простой предприятия, нам в основном удалось сохранить кадровый потенциал — уволилось с предприятия относительно немного работников. Таким образом, предприятие имеет достаточные кадровые ресурсы для того, чтобы не только возобновить производство, но и держать заданный темп в перспективе.

Сейчас у нас идет подготовка к реализации контракта на ремонт самолетов типа Ан-32, находящихся в эксплуатации ВВС Ин-

«Руководство завода смогло найти способ не только ликвидировать задолженность по зарплате, но при этом своевременно расплачиваться за полученные кредиты».

Виктор Бочечка,
председатель ПО ПАУ на ГП «Завод 410 ГА»



дии. Планируется, что первые пять индийских самолетов будут уже в октябре доставлены на завод для проведения ремонтных работ и последующих испытательных работ. Наш завод по контракту признан головным предприятием — он будет делать капитальный ремонт этих самолетов, а ГП «АНТК имени О. К. Антонова» будет проводить их модернизацию. В целом же планируется провести ремонт и модернизацию более 40 самолетов.

Все это, безусловно, позволит нам не только увеличить объем оборотных средств, но и даст возможность вплотную заняться техническим перевооружением предприятия, что существенно отразится на себестоимости наших работ — они станут еще более конкурентоспособными.

За последний месяц средняя заработная плата по предприятию выросла до 2200 грн.

— Мы знаем, что несмотря на кризисный год в стране и тяжелое положение предприятия, Вам удается осуществлять как оздоровление детей работников предприятия, так и обеспечивать отдых работникам завода. Расскажите об этом.

— Оздоровление работников идет по линии Фонда социального страхования. Если Фонд

даст путевку, предприятие за это платит деньги. Какие трудности не были бы, но мы искали возможности, и в этом году 25 детей работников завода поедут отдыхать в детский оздоровительный комплекс «Планета» в городе Феодосия, в Крыму.

Также у нашего завода есть база отдыха семейного типа «Десна», которая находится в селе Евминка Киевской области, в 80 км от Киева. На территории базы отдыха размещено 20 домиков для отдыхающих. Планируется в этом году четыре заезда по 18 дней каждый. Таким образом, в этом году 80 семей работников завода смогут провести свой досуг на нашей базе.

— «Старение кадров» — сейчас актуальная проблема для предприятий всей нашей отрасли. Что предпринимается у Вас на заводе для активизации молодежной политики?

— По указанию генерального директора **С. М. Подрезы** с целью активизации работы с молодежью разработана соответствующая программа. В настоящее время у нас на предприятии трудятся 70 человек, относящиеся к молодежи в возрасте до 30 лет. В программе по работе с молодежью за-

вода расписаны организационные вопросы и определены функции каждого подразделения в этом направлении. Отделу кадров и бюро подготовки персонала поручено определить задачи каждого подразделения, в котором работает молодежь. На предприятии будет создан сектор или отдел по работе с молодежью. Конечно же, профсоюзный комитет завода не останется в стороне от этих процессов. Мы планируем в ближайшее время создать при профкоме комиссию по работе с молодежью.

Заводской программой предусмотрено, что молодые специалисты, хорошо проявившие себя в практической работе, являются основным источником в пополнении резерва кадров на выдвижение. Т. е. такие работники могут взять на себя часть административных функций, перейдя в группу руководителей нижнего уровня — начальник группы, начальник бюро и т. п.

Также мы планируем ввести в коллективный договор раздел, посвященный молодежному вопросу, где предусмотрим систему гарантий и стимулов для молодых специалистов.

Необходимо вводить институт наставничества, закрепляя за молодыми специалистами опытного товарища, который сможет передать им свой опыт, поделиться своим мастерством.

— В каком состоянии сейчас коллективный договор предприятия?

— Коллективный договор завода пролонгирован с учетом внесенных в него изменений и дополнений, разработанных на основании предложений цехов и отделов предприятия. Приказом № 28 от 04.02.2009 по предприятию, учитывая сохранение социальных гарантий, льгот и компенсаций в коллективном договоре, он продлен и на 2009 год.

Профком отслеживает ход выполнения коллективного договора, сам принимает активное участие, в пределах своих возможностей, в решении социальных вопросов, которые накапливаются у работников завода.

Пройдясь по территории завода, увидел — работа кипит вовсю, да так, словно кризиса и тяжелого положения у предприятия и не было. Каким же образом генеральному директору завода **Сергею Подрезу** удалось так кардинально переломить ситуацию? Надеемся, что в следующих выпусках газеты он обязательно побывает у нас в гостях и расскажет об этом нашим читателям.

Александр ПАЛИЙ

От редакции:

Завод 410 гражданской авиации выполняет капитальный ремонт самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, двигателей Д-36 всех модификаций для Як-42, Ан-72, Ан-74, комплекс работ для продления назначенных ресурсов и сроков службы самолетов «Ан»; все виды технического обслуживания Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74; контрольно-восстановительные работы на самолетах Ан-74 и контрольно-восстановительное обслуживание (КВО) на самолетах Ан-72; все виды технического обслуживания на вертолетах Ка-26 и оперативные виды технического обслуживания на самолетах Ан-2.



Самолеты, которые поступают на 410-й завод, подвергаются тщательному исследованию — их разбирают, оставляя «голый корпус», проводят весь комплекс работ по модернизации и испытанию, а затем вот такими красавцами самолеты отправляются к эксплуатантам

Ливия: нас интересуют украинские самолеты

Ливия готова забыть прежние обиды (в частности, связанные с конфликтом по поставке самолета Ан-74), и как можно скорее активизировать сотрудничество с Украиной в различных направлениях.

Об этом заявил Премьер-министр Ливии **Аль-Багдади Али Аль-Махмуди** сегодня в ходе заседания Укра-

инско-ливийской комиссии по сотрудничеству в Киеве.

«Я предлагаю забыть прошлое, какие-то негативные моменты, которые были, и развивать сотрудничество между двумя странами», — сказал он.

Премьер также подчеркнул, что на сегодняшний день лидер Ливийской Джамахирии **Муамар Кад-**

дафи придает особое значение сотрудничеству с Украиной.

Премьер-министр Украины **Юлия Тимошенко** подчеркнула, что в самое кратчайшее время будут готовы проекты контрактов по сотрудничеству в интересующих обе страны направлениях.

Глава Правительства Украины подчеркнула, что будет продолжено

сотрудничество в авиационной и космической сферах, и что Украина сможет передать Ливии космические технологии для производства и эксплуатации спутников.

По ее словам, второй самолет Ан-74 будет поставлен в Ливию в конце текущего года, а третий — не позднее мая следующего.

Соб. инф.

Министр ответил на вопросы работников «Авианта»

Окончание. Начало на 1-й стр.

— Зачем лишать «Авиант» статуса юридического лица?

— Статус юридического лица работникам завода практически ничего не дает. Сейчас речь идет о том, что «Авиант» воляется в состав АНТК в качестве завода, который станет в процессе реорганизации серийным производством и директор этого серийного производства будет заместителем генерального директора. Я говорю об этом, как об одном из основных вариантов видения концепции этого преобразования.

— Как можно предприятие, которое имеет 90-летнюю историю, присоединить к АНТК?

— Вы все видите, как в результате мирового финансового кризиса те предприятия, которые десятилетиями, а то и более сотни лет существовали и считались константами, как они становятся банкротами и исчезают. Мы хотим, чтобы Вы из состояния почти банкрота, когда вы не можете обеспечить себе даже выплату заработной платы, превратить в предприятие, которое будет зарабатывать ресурсы для своего развития, в т. ч. и социального.



— Будет ли сокращение кадров и каков его процент?

— В соответствии с Отраслевым Соглашением сокращение штата не может превышать 4% в год. В процессе реорганизации, когда будет сделан детальный анализ по каждому участку, каждому подразделению, будут сделаны предло-



жения по программе развития, которые будут предусматривать увеличение численности по тем направлениям, которые должны быть увеличены и уменьшения по тем направлениям, где это необходимо. Но в первую очередь, конечно же, кадровый состав необходимо наполнять за счет ныне работающих заводчан, если надо — переобучать их, а не брать людей с улицы. Все эти вопросы администрация будет решать при непосредственном участии Профсоюза, с ним будет согласовывать.

— Будет ли продлен коллективный договор предприятия и включены его требования в колдоговор АНТК?

— Я полагаю, что этот вопрос будет изучаться самым тщательным образом и стороны социального диалога будут решать его в соответствии с действующим законодательством.

— Как будет решаться вопрос с сертификацией производства. На его подготовку нужно не менее года. Или серийное изготовление самолетов не предполагается?

Д. Кива: Также, как и решается сейчас. Никаких проблем здесь нет.

— Как будет решаться вопрос с социальной инфраструктурой?

— Что касается общежитий, базы отдыха, других социальных объектов, то заверяю, что никому не будет позволено их куда-то деть.

Наоборот, если мы решим вопрос развития производства, то будем решать задачи строительства, как временного жилья, так и служебного жилья, для того, чтобы размещать специалистов.

— Как будет развиваться совместное производство и не будет ли оно вынесено за черту города?

— Таких планов у нас нет. Процесс перемещения производства требует достаточно много времени и затрат, а у нас задача наладить серийное производство в кратчайшие сроки.

Производство будет развиваться на тех территориях, которые у Вас есть. А Вы уже совместно будете решать, как их эффективно использовать.

— На какой объем контрактов можно будет рассчитывать?

— Это будет в полной мере зависеть от того, насколько Вы смо-

жете хорошо организовать. У нас на сегодня, кроме сотрудничества по кооперации с Россией, предполагается большой контракт с Ираном, в котором будут задействованы и «Авиант», АНТК и ВАСО по производству самолетов Ан-148 как непосредственно на предприятии, так и по поставке комплектующих к самолетам. Будут и другие контракты, но даже эти сейчас при нашем уровне организации производства становятся сложно выполнимыми.

— Был ли проведен анализ специалистами Минпромполитики и АНТК им. Антонова по реструктуризации и по возможным ее результатам. Не будет ли разрушена или потеряна полностью концепция серийного производства самолетов. Ни один серийный завод в России не был ликвидирован в связи с подчинением разработчику.

— Ни коим образом не будет потеряна концепция серийного производства. Наоборот, мы все это делаем для того, чтобы возобновить и интенсифицировать серийное производство самолетов. Опыт России по реорганизации авиапрома в этом плане как раз не показателен. Почему? Потому что в 90-е годы была практически разрушена авиационная промышленность РФ. И сейчас с большим трудом происходит концентрация всего, что есть. С другой стороны, мировой опыт показывает, что путь, который мы выбрали, эффективен.

— Предполагается ли акционирование АНТК им. Антонова и какова будет доля участия трудового коллектива?

— Предполагается, что авиаконцерн, который мы создали в составе четырех предприятий, может быть акционирован в будущем. Насколько это будущее близко, зависит от того, как быстро мы превратим концерн в предприятие, интересное для инвестора и в тоже

время достаточно сильное для государства, которое сможет работать в большей интеграции с другими структурами — той же Российской ОАК, китайскими компаниями и т. д. То, что в перспективе мы сможем создать государственную акционерную компанию, я в этом не сомневаюсь, поскольку все серьезные структуры, которые работают сегодня на рынке, это акционерные компании.

— Не связана ли такая спешка с реорганизацией «Авианта» с выборами Президента Украины?

— С выборами Президента это точно никак не связано. Это объединение никакого ресурса для выборов не дает.

— Мы хотели бы услышать, когда будет выплачена заработная плата за последние три месяца? Хотелось бы услышать также, когда конкретно будет это объединение? Если АНТК переведет к себе 4000 ИТР и 500 рабочих, он также «прогорит», как и «Авиант». Уже давно происходит развал

нашего завода. Необходимо было вливать в него деньги подругому и контролировать их использование, а не наблюдать со стороны. И тогда не надо было бы создавать эту проблему — что надо разрушить «Авиант», которому 90 лет.

— Безусловно, Вы говорите по существу и правильно. Мы как раз и начинаем реформирование предприятия для того, чтобы вы имели возможность зарабатывать и получать достойную заработную плату. ФОП по заводу составляет около 15 млн грн. Для Вашего предприятия, если бы оно работало на другом уровне, это не такие и большие суммы. Но сегодня эти деньги необходимо где-то взять, чтобы выплатить вам зарплату, потому что продукция в нужном количестве не продается.

Подготовил Александр ПАЛИЙ

СОБЫТИЯ И КОММЕНТАРИИ

19 ИЮЛЯ, ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ НАЗЕМНЫХ ИСПЫТАНИЙ, первый собранный на ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО) региональный Ан-148 поднялся в небо.

«В воскресенье проводили штатные пробежки Ан-148. После второй пробежки самолет подняли в воздух. 41 минуту он находился в воронежском небе. Попробовали самолет на устойчивость», — рассказал генеральный директор ВАСО Виталий Зубарев. Ан-148 успешно приземлился. По словам Виталия Зубарева, замечаний к нему нет.

Управляли самолетом в первом полете совместный российско-украинский экипаж.

КАБМИН ПЕРЕСМОТРЕЛ УСЛОВИЯ ВЫПУСКА ОБЛИГАЦИЙ ПОД ГОСТАРАНТИИ ГОСПРЕДПРИЯТИЕМ «Киевский авиационный завод «Авиант» и Харьковским государственным авиационным производственным предприятием на общую сумму

2,478 млрд. грн., поручив зачислить все средства от их продажи на спецсчета Госказначейства.

Согласно распоряжению Кабинета Министров № 821 от 17 июля, Госказначейству также поручено осуществлять контроль за расходованием этих средств на погашение кредиторской задолженности перед банками и осуществление расходов по достройке самолетов.

Первоначальное распоряжение правительства от 22 апреля этого года предусматривало прохождение через Госказначейство только средств, предусмотренных на достройку самолетов в сумме 726 млн грн.

Новый документ также содержит четкое распределение объемов выпуска облигаций для каждого предприятия на погашение долгов перед банками и достройку самолетов: для «Авианта» — соответственно 515 млн грн. и 343 млн грн., ХГАПП — 1 237 млн грн. и 383 млн грн.

Подготовлено по материалам информационных агентств

БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ



Юрий Гончаров, председатель ПО ПАУ на Снежнянском машиностроительном заводе ОАО «Мотор Сич»:

— Для нас 2009 год оказался более напряженным, чем 2008 год. На заводе была произведена реорганизация производственной структуры, упразднены отделы, которые не представляли особого значения для организации производства. Люди, которые были высвобождены в результате проведенной реорганизации, были трудоустроены на заводе. В настоящее время произ-

водственная программа по заводу и по выпуску моторной продукции возросла. В первом полугодии завод справился с поставленными задачами успешно, есть определенные достижения. Чтобы увеличить выпуск по моторной продукции, мы ведем набор дополнительных рабочих, в основном по таким профессиям, как полировщик, шлифовщик, т. е. те, которые нужны для выполнения поставленных сложных задач.

Для нас этот год еще особенный тем, что исполняется 225 лет нашему родному городу — Снежное. Депутаты городского совета вышли с предложением ко всем жителям города и предприятиям перечислить 30% от дневной заработной платы в фонд города для того, чтобы привести в порядок город, организовать культурную программу и празднование юбилея.

От редакции:

Снежнянский машиностроительный завод создан в 1970 году. Он был первым в отрасли специализированным заводом по производству лопаток газотурбинных двигателей.

Завод выпускает детали для авиационных двигателей, детали и узлы для горношахтного оборудования, диски компрессоров, лопатки для компрессоров и турбин установок наземного применения для различных отраслей народного хозяйства, товары народного потребления и изделия гражданского назначения. Своих максимальных показателей по объему производства и численности персонала завод достиг к 1988 году.

С 2007 г. возросла потребность в изготовлении деталей для авиационных двигателей, закрепленных за Снежнянским машиностроительным заводом.

Задание на 2009 г. — 130% к отчету за 2008 г.

В 2009 г. перед заводом поставлена задача обеспечить увеличение объема по моторной продукции без увеличения численности персонала, т. е. за счет изменения структуры выпускаемой продукции — уменьшения структуры ТНП и ГП, реализуемой самостоятельно.

Задолженности перед бюджетом завод не имеет. Энергоносители оплачиваются вовремя. Заработная плата выплачивается вовремя.