

УДК 334.75

Жугаевич Я. В.

Председатель Профсоюза авиастроителей Украины. Украина, г. Киев

**АВИАПРОМУ УКРАИНЫ СЛЕДУЕТ НАРАЩИВАТЬ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА —
АЛЬТЕРНАТИВЫ ЭТОМУ НЕТ**

Анотація

В рамках обговорення проекту Державної комплексної цільової програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2020 року представлений аналіз підсумків роботи української авіабудівної галузі в 2009 році.

Abstract

Within discussion of the state complex task program of Ukrainian aircraft industry development for a period till 2020 an analysis of work results of Ukrainian aircraft construction branch in 2009 is presented.

В Профсоюзе авиастроителей Украины по завершению каждого года анализируют состояние социально-экономического развития отрасли, определяют основные задачи на год. Большинство этих задач, согласованных заинтересованными сторонами социального диалога, а именно, — Минпромполитики Украины, Фондом госимущества Украины, Ассоциацией «Укрaviaпром» и ЦК Профсоюза, реализуются через соответствующие нормы Отраслевого соглашения (ОС).

Учитывая, что в данное время активно обсуждается проект Государственной комплексной целевой программы развития авиационной промышленности Украины на период до 2020 года (Программа-2020), представляется очевидным, что объективный анализ итогов работы отрасли в 2009 году позволит более реально предусмотреть параметры указанной Программы и условия ее реализации.

Как известно, одной из главнейших задач, которая находится постоянно в поле зрения Профсоюза и его организаций, является недопущение сокращения численности работающих.

Как видно из рис. 1, в 2003–2004 годах наметилась тенденция увеличения численности работающих в отрасли. К сожалению, в последующие 5 лет (2005–2009 годы) тенденция сошла на нет и произошло дальнейшее сокращение работающих на 20%. Это находится в пределах нормы ОС, которая не допускает сокращения по инициативе работодателей более 4% работников за календарный год, но понятно, что Профсоюз волнуется судьба каждого уволенного, поэтому мы рекомендуем пер-

вичным организациям обязательно рассматривать на своих заседаниях вопросы увольнения, а тем более, сокращения каждого члена Профсоюза. Возможное сокращение может быть и в условиях пока неполной загрузки работающих, а она составляет в последние годы 95%.

Профсоюз постоянно контролирует занятость по каждому предприятию, оперативно информирует своих социальных партнеров о возможных проблемах. Ситуация в 2009 году нас обнадеживает, так как, вроде бы, вновь наметилась тенденция роста численности работающих. Так, при падении среднегодовой численности в отрасли среднемесячная численность в течении всего 2009 года медленно, но увеличивалась — с 61,7 тысячи до 63 тысяч работающих (рис. 2).

Трудности развития экономики в 2009 году многие связывают с мировым финансовым кризисом. Следует отметить, что и в условиях неустойчивого развития экономики Украины, и при разных правительствах, и даже в условиях кризиса отрасль демонстрировала начавшийся в 1996 году ежегодный рост объемов выпуска товарной продукции и выполненных работ (рис. 3) до уровня около 9 млрд. грн. в 2009 году. Важно подчеркнуть, что отрасль показала рост объемов выпуска товарной продукции даже в долларовом эквиваленте (рис. 4).

Вместе с тем, автор считает, что возможности отрасли по выпуску продукции еще не реализованы и даже не восстановлены. Во-первых, это относится к нашим главным самолетостроительным предприятиям в г. Киеве и г. Харькове, т.к. в прошлом году их общий вклад в «копилку» отрасли составил менее 5%. А ведь от эффективности их работы зависит загрузка других предприятий и не только авиастроительной отрасли. Во-вторых, пока что отрасль при наличии более 2% численности промышленности Украины выпускает менее 1% товарной продукции. С таким «аргументом» тяжело доказывать в стране важность и необходимость отрасли.

Программа-2020 обязательно должна устранить имеющиеся перекосы в развитии различных предприятий отрасли, обеспечить существенный, соответствующий возможностям отрасли рост объемов выпуска товарной продукции.

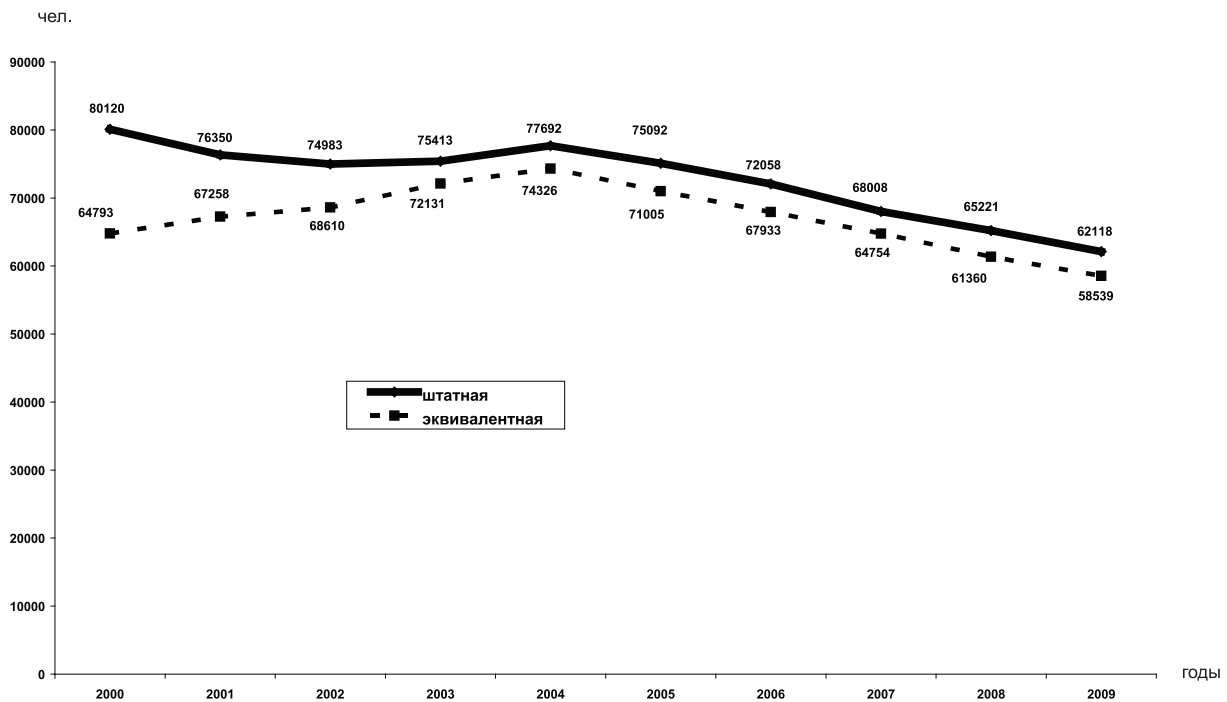


Рис. 1. Численность работающих в авиационной промышленности Украины (штатная и в эквиваленте полной занятости)

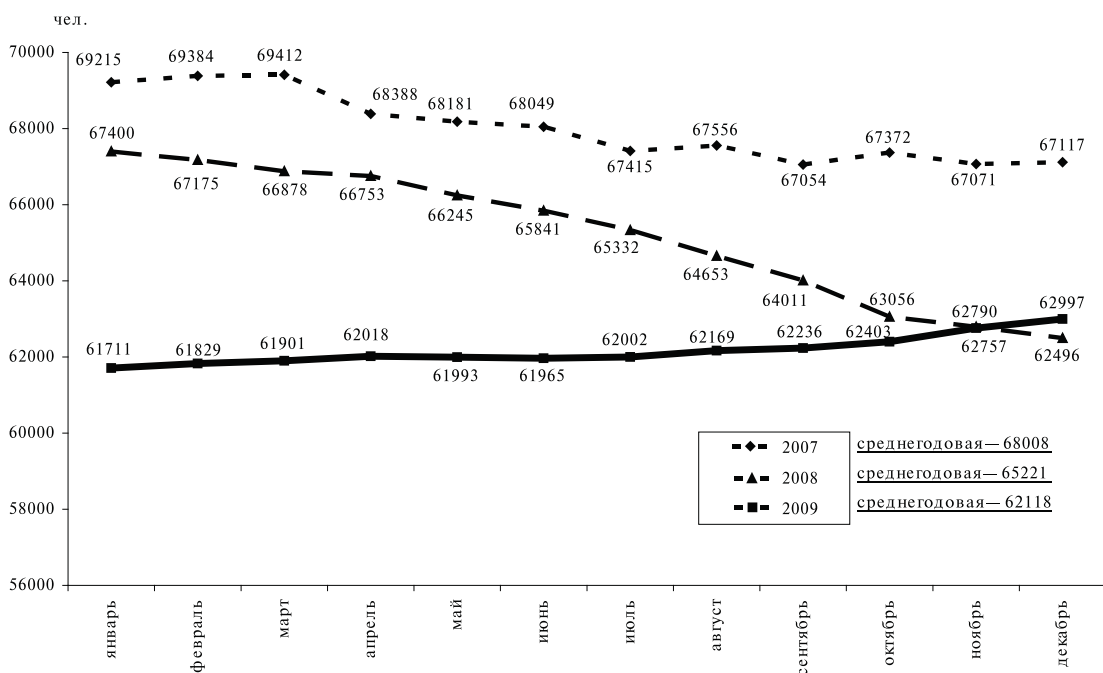


Рис. 2. Среднемесячная численность работающих в авиационной промышленности Украины

Следующий важный, достаточно комплексный показатель, характеризующий возможности отрасли — производительность труда.

Применительно к авиастроительной отрасли мы также пока имеем лишь статистику по производительности труда и то, только по оценке Профсоюза. Каких либо директивных планов, указаний свыше от государства, Министерства, наши предприятия,

их руководители пока не получают. Не отражено это и в проекте Программы-2020, поскольку показатель производительности труда не обязателен в методике формирования целевых программ.

Как видно из рис. 5, в отрасли из года в год росла производительность труда, достигнув в 2009 году более 144 тыс. грн. товарной продукции на одного работающего. К сожалению, такая выра-

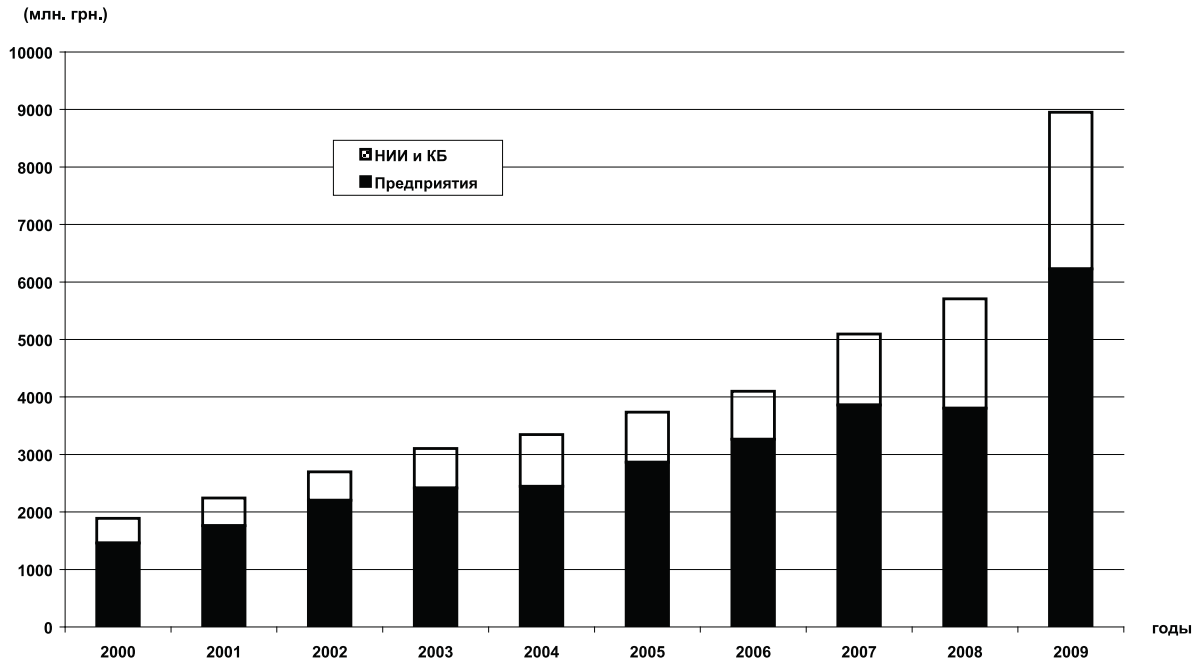


Рис. 3. Общие объемы выпуска товарной продукции и выполненных работ в авиационной промышленности Украины

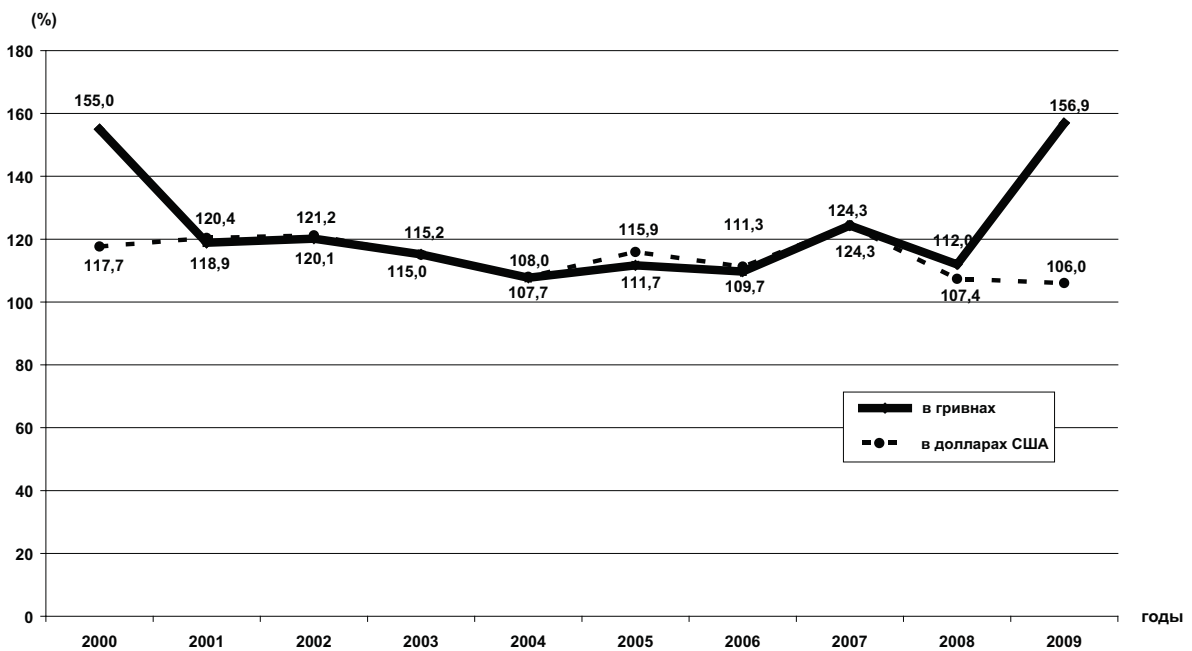


Рис. 4. Темпы роста объемов выпуска товарной продукции и выполненных работ в авиационной промышленности Украины (в % к 2009 г.)

ботка на одного работающего в два раза меньше, чем в среднем по промышленности Украины.

В обзорах прессы по зарубежным авиастроительным предприятиям чаще фигурируют объемы по реализации на одного работающего. С небольшой степенью погрешности ее можно сравнивать с нашей выработкой на одного работающего. К сожалению, здесь разрыв больше, чем на порядок.

И в американской компании Boeing, и в европейской компании EADS достигнут уровень более трехсот тысяч соответственно долларов США и евро.

Поэтому о конкурентоспособности Украины в производстве авиационной техники пока сложно говорить. При этом мы абсолютно уверены в конкурентоспособности и даже преимуществах многих изделий наших предприятий.

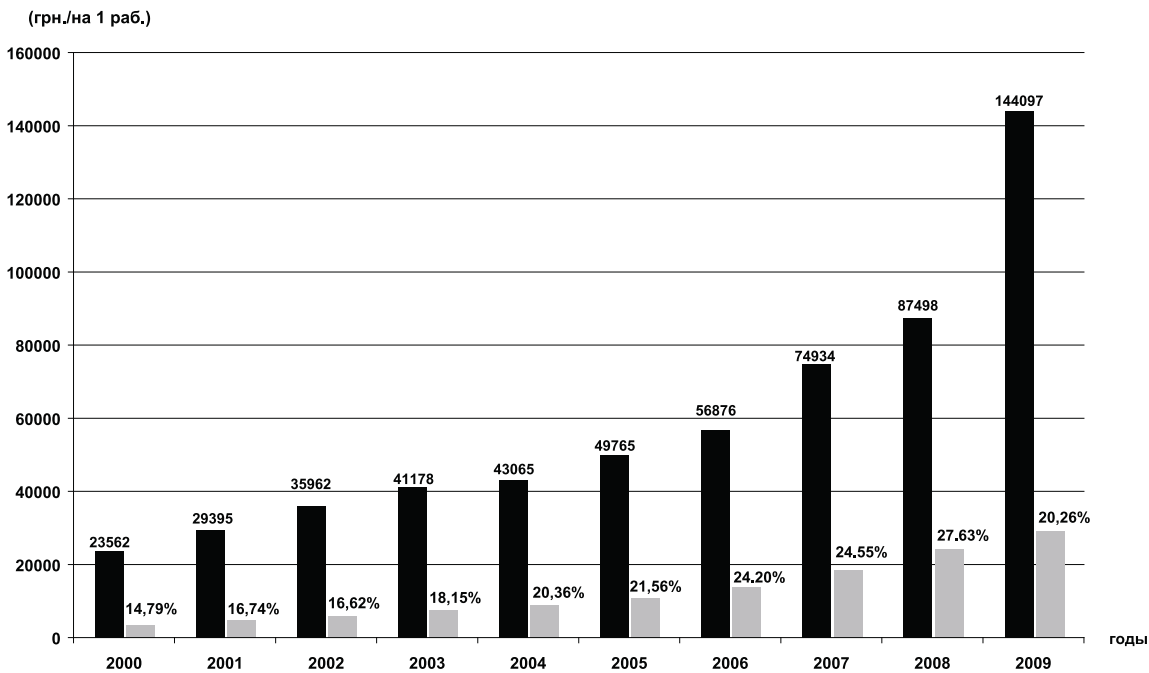


Рис. 5. Объемы выпуска товарной продукции и выполненных работ на одного работающего и доля (в %) заработной платы в авиационной промышленности Украины

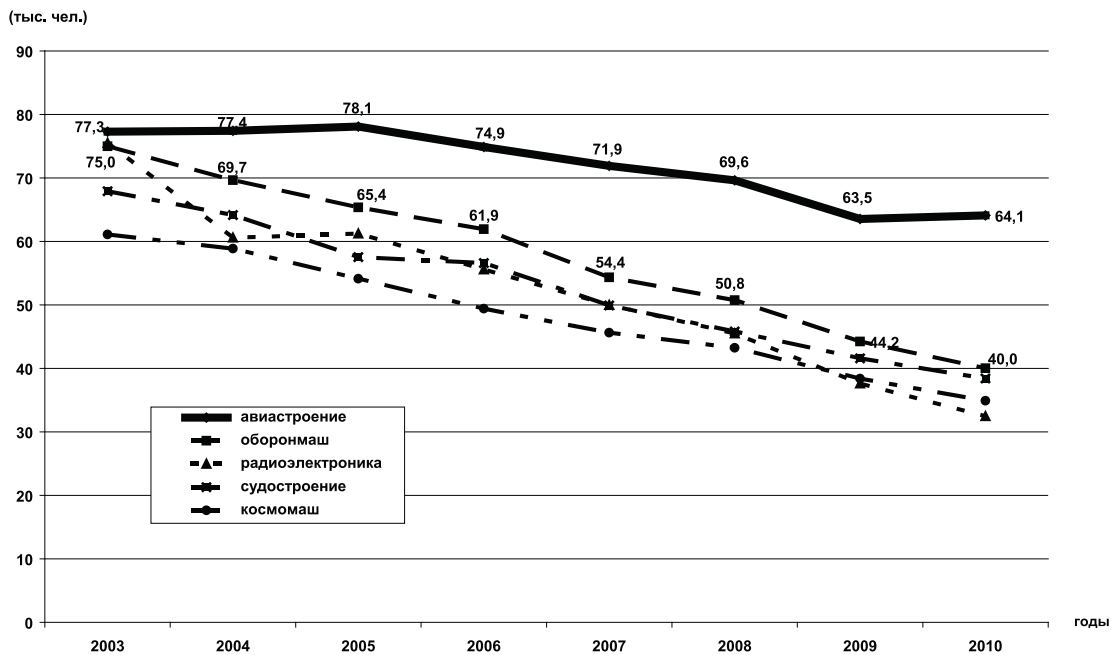


Рис. 6. Численность работающих в отраслях оборонно-промышленного комплекса Украины (на 1 января 2010 г.)

Для Профсоюза важна и социальная составляющая этого показателя, поскольку производительность труда — это единственный экономически обоснованный показатель возможности роста заработной платы — главного источника доходов работающих в отрасли.

Среднемесячная зарплата работающих в отрасли растет из месяца в месяц, из года в год, и сос-

тавила в 2009 году 2432 грн. Как видим, это более 20% вышеприведенной выработки на одного работающего. То есть в отрасли нет других возможностей существенно поднять зарплату, кроме роста производительности труда (одновременно не забывая о твердой позиции Профсоюза — не допускать сокращения работающих).



Вот тут интересы и работодателей и Профсоюза совпадают: первых — чтобы быть конкурентоспособными на рынке, для первых и вторых — чтобы решить задачу роста зарплаты. Именно поэтому Профсоюз в 2008 году добился у правительства поручения разработать долгосрочную программу технического и технологического перевооружения отрасли. По большому счету, такая программа, и ее реализация — сверхактуальная и одновременно сверхсложная задача в отрасли.

Альтернативы существенному наращиванию объемов производства при одновременном сокращении численности работающих у авиастроителей Украины нет (рис. 6).

К 2003 году отечественная авиационная промышленность превратилась из наименьшей (в начале 90-х годов прошлого века) в наибольшую отрасль оборонно-промышленного комплекса Украины. В последующие годы в отрасли, как мы уже отмечали, произошло падение численности рабо-

тающих, но как видно из графика 6 в отраслях оборонной промышленности, радиоэлектроники, судостроения и космической произошло еще более резкое сокращение. Совершенно недопустимо то, что в Украине произошло обвальное сокращение в общемашиностроительных отраслях. В результате, еще две (из трех) отрасли приборо-станкостроения а также автомобиле-сельхозмашиностроения стали меньше, чем авиастроительная отрасль.

Поэтому на нашей отрасли сейчас лежит ответственность за сохранение в Украине высокотехнологичных, наукоемких отраслей, по праву определяющих имидж развитой индустриальной страны.

А для этого и Минпромполитики, и Фонд имущества, и Ассоциация «Укрaviaпром», и ЦК Профсоюза авиастроителей Украины должны добиться у руководства страны постоянной и действенной поддержки развития авиационной отрасли в Украине.