**Выступление**

**А.В. Тихомирова**

**на Четвертом Съезде авиапроизводителей России**

Добрый день уважаемые участники Съезда!

 Сегодня мы проводим отраслевой Съезд авиапроизводителей России. Отрасль как известно – совокупность предприятий, производящих однородную продукцию. Для развития отрасли необходимо создать условия, чтобы организационно-технологический уровень всех предприятий был относительны ровным, не создавал конкуренцию внутри, а для достижения этой цели нам просто необходимо решить основной вопрос: вопрос стратегического планирования, который должен стать «дорожной картой» как для производителей авиационной техники, так и для эксплуатантов.

Следовательно, нам необходима Стратегия развития авиационной промышленности с конкретными показателями. Не требует доказательств то, что в условиях расплывчатой Стратегии управление на любом уровне будет осуществляться ситуативными скачками, медийными событиями типа авиасалонов, хозяйственными кампаниями типа импортозамещения, модернизации, весьма и весьма важными, но это лишь составляющая часть, средство, а не цель.

Стратегия должна давать четкий посыл бизнесу отрасли на дальнейшее развитие, конкретно определять, какие воздушные суда, сколько, на каком оборудовании и какими силами все это можно осуществить, какова будет индустриальная модель, содержать такое направление как диверсификация. К тому есть хорошие примеры: работа ОАО «Техприбор» в г. Санкт-Петербурге в нефтяном и медицинском направлении, целый ряд других предприятий. Но как показывает практика мало придумать и произвести, но еще и продать, а для этого значительная государственная поддержка, заинтересованная позиция ряда Министерств в размещении заказов. А это новые рабочие места, для которых потребуются серьезные усилия по подготовки кадров и в том числе загрузки оборудования.

 Стратегия должна звучать не просто масштабно, а очень конкретно.

 Несомненно, одной из первоочередных задач является объединение усилий Министерства транспорта и Министерства промышленности и торговли по увеличению количества перевозимых российскими компаниями пассажиров и грузов воздушными судами отечественного производства. Нужны изменения «Транспортной стратегии Российской Федерации» и соответствующей Государственной программы в части создания необходимой в стране авиационной инфраструктуры, что усилит позиции российских авиапроизводителей в том числе на международном рынке. В целом ряде регионов весьма востребована малая авиация, но заказов для российских авиастроителей на нее нет, почему закупается иностранная техника. Не прослеживается серьезная связь между производителями и эксплуатантами. Профсоюз не однократно обращал внимание, на то что Государственные программы и иные нормативные документы должны содержать такой единый конкретный целевой индикатор, как увеличение процента количества перевезенных пассажиров и грузов на воздушных судах отечественного производства в общем объеме перевозок отечественными авиакомпаниями и доведения показателя до 100%.

 Как известно, финансово-экономические итоги отрасли в 2017 г. позитивны. Профсоюз доводит до сведения трудовых коллективов эту информацию. Но продолжает как-то слабо звучать тезис о развитии человеческого капитала, а ведь это основной фактор экономического роста, и он по-прежнему актуален.

 Для существования отрасли нужна серьезная работа по подготовке кадров, тесно связано с этим внедрение профессиональных стандартов. На сегодняшний день в авиастроении разработано очень мало, всего 16 профессиональных стандартов. А ведь это заявка от работодателей на подготовку кадров учебными заведениями. Действия интегрированных структур недостаточно согласованны. При таком положении откуда же будем иметь кадры. Не обойтись здесь без развития системы наставничества. Не случайно Указом Президента Российской Федерации от 02 марта 2018 года № 94 введен знак отличия «За наставничество». В отрасли необходима действенная работа по воспитанию молодых рабочих и специалистов, повышению их общественной активности и формированию гражданской позиции с обеспечением соответствующей мотивации наставников.

 6 мая, на встрече с Правительством, Президент Российской Федерации В.В. Путин сказал, что повышение реальных доходов граждан – главная задача Правительства. В Указе от 07 мая 2018 г. № 204 об этом тоже говорится.

 Заработная плата в отрасли идет вперед, но шаги какие-то не очень уверенные, скорее заплетающиеся. Об этом говорит статистика: 61% организаций по средней не дотягивают до отраслевого уровня, 58% организаций занижают заработную плату основных производственных рабочих. Перспективная кадровая политика не ясна, а такое положение гораздо на сюрпризы.

 Справедливое распределение доходов – это не столько социальная справедливость, сколько условие экономической эффективности, роста производительности труда не только за счет «техники», но и за счет заинтересованности каждого. Почему – то и это все ещё надо доказывать. Как мы считаем производительность: через выработку, равную объему выпущенной продукции, деленному на численность. В условиях сокращения пакета заказов упор делается на знаменатель, то есть сокращение численности, предлагаю сосредоточить внимание на числителе – росте объемов производства. В этом контексте следует обратить внимание на непомерно завышенные коэффициенты фондов на отдельных предприятиях (соотношение 10% самых высокооплачиваемых и 10% самых низкооплачиваемых), а также на необходимость, для более объективной оценки ситуации по уровню и динамике заработной платы, введения на предприятиях расчета медианной заработной платы (одна часть работников получает ниже определенной величины, другая выше), что более точно отражает благосостояние среднестатистического работника по сравнению со средним значением.

 Указывая на необходимость борьбы с бедностью, Президент Российской Федерации не назвал конкретный, характеризующий это индикатор, а он должен быть прямым как правда.

 Европейский комитет по социальным правам, толкуя Европейскую социальную Хартию (ратифицирована Россией) считает в качестве общего правила определения бедности заработок менее 60% от медианного дохода человека.

Простой расчет показывает, что работающими бедными следует считать тех, чей заработок составляет менее 2-х прожиточных минимумов трудоспособного населения в регионе. И эта задача вполне решаема. Например, в ПАО «ОАК» в период с 2015 г. по 2017 г. доля работников с заработной платы менее 2ПМ снизилась на 40%. В ОАО «ЭМЗ имени Мясищева», «КАПО – Композит» – нет таких работников, а в АО «ЛИИ имени М.М. Громова» их количество снизилось с 26% до 6%. Эти и даже более высокие показатели закреплены в Корпоративном соглашении, Профсоюз и Корпорация позаботились об этом.

Охрана труда

Сегодня мы говорим о повышении производительности труда. Согласитесь, что состояние условий и охраны труда работников одна из составляющих, без которых решить эту проблему невозможно. Безопасные условия труда – это культура производства, это качество.

Совместными усилиями мы создали типовые нормы по обеспечению средствами индивидуальной защиты работников отрасли, которые утверждены приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации (от 19.06.2017 года № 507н) зарегистрированы Минюстом РФ (29.08.2017 г. № 48008).

Но время не стоит на месте, внедряются новые технологии, появляются новые профессии. Профсоюз готов продолжить эту работу, и мы ждем предложений по дальнейшей их актуализации с учетом конкретного применения в практической деятельности.

В числе других новаций, которые обсуждаются на федеральном уровне, предусматривается переход на новую модель работы – управление профессиональными рисками. Предупреждение и профилактика, а не реагирование на последствия будет принципиально новой формой работы современной службы охраны труда.

В этих условиях отраслевой дефицит кадров служб охраны труда предприятий, составляющий 25% будет более явно бросаться в глаза.

Заключение

Ясно, что как простым работникам, так и управленцам, в целом отрасли нужна конкретная и понятная Стратегия развития, реальная диверсификация производства.

Ключевое значение имеет обеспечение единого подхода и увязки программ развития авиационной промышленности и транспортной системы по таким показателям, как увеличение перевозки пассажиров и грузов на судах отечественного производства, доли техники российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков. Это и есть ключевой показатель Стратегии и это раздел необходимо готовить совместно с авиаперевозчиками и Минтрансом России.

Спасибо за внимание