



Линия для пятого поколения

> 2

Транспорт должен
работать как часы

> 3

20 лет УРТОКИО

> 5



КОНСТИТУЦИЯ

Комсомольчане поддержали Конституцию

В городе Юности за поправки высказались почти 44 тысячи человек, или 57,72% избирателей, пришедших на участки.

Авиастроители Комсомольска-на-Амуре в очередной раз доказали свою высокую гражданскую активность. Свое мнение о необходимости поправок в Конституцию России выразили 9402 заводчанина, что составляет 90,58% от общей численности работающих. Не остались в стороне ветераны и неработающие пенсионеры. 6267 человек пришли на пункты голосования, это 85,85% неработающих пенсионеров КНААЗ.

Традиционно КНААЗ оказал содействие в работе 19 участковых избирательных комиссий (УИК) в Ленинском округе. Волонтеры совета молодых специалистов КНААЗ выступили наблюдателями от Хабаровского регионального отделения Союза машиностроителей РФ на 20 участках в день голосования.

Явка по Комсомольску-на-Амуре составила 41,38%, по Хабаровскому краю — 44,24%, серьезных нарушений зафиксировано не было.

Формат досрочного голосования сыграл важную роль. Это оказалось комфортным для избирателей. Меры, направленные на профилактику эпидемиологических рисков и обеспечение безопасного волеизъявления граждан, реализованные государством, оказались эффективными.

Предлагаемые поправки направлены на защиту суверенитета России. Поправки, внесенные в обновленную Конституцию РФ, коснутся доступной и качественной медицины, защиты трудовых прав граждан, семейных ценностей, перераспределения полномочий в системе органов власти, а также науки, культуры, истории и сохранения природного богатства страны. Большое внимание в новой редакции Основного Закона России отводится расширению перечня социальных гарантий государства, ежегодной индексации пенсий, пособий и других социальных выплат.

В условиях напряженной международной обстановки, когда на Россию продолжают оказывать давление с помощью санкций и других мер, необходимо сохранить порядок и стабильность внутри страны. Это важно для каждого из нас, для развития экономики и социальной сферы.

Соб. инф.

22 июля по новому стилю (10 июля — по старому) Павлу Осиповичу Сухому, легендарному советскому авиаконструктору, исполняется 125 лет.

Человеческая жизнь полна удивительных событий, и каждое может повлечь за собой лавину последствий, поражающих воображение.

Павел Сухой родился в белорусской деревне Глубокое Виленской области 22 июля 1895 года в семье школьного учителя. В 1900 году семья Сухих переехала в Гомель, где отцу предложили возглавить школу для детей железнодорожников. Семейство переехало из села в город, в котором в 1910 году с показательными полетами выступил пионер российской авиации Сергей Уточкин. Впечатление от увиденных полетов у юного Павла Сухого было столь сильным, что возникло желание стать авиатором.

Несмотря на все трудности, Первую мировую и Гражданскую войны, революции

и послевоенную разруху, Павел Осипович окончил Московское высшее техническое училище. Получив достаточное образование, он начал работать в конструкторском бюро Андрея Туполева. Под руководством патриарха советской авиации Павел Осипович разрабатывал истребители и рекордные самолеты. Один из них, получивший название «Родина», под управлением женского экипажа в составе Полины Осипенко, Валентины Гризодубовой и Марины Расковой 25 сентября 1938 года совершил вынужденную посадку в окрестностях Комсомольска-на-Амуре.

Специалисты завода № 126 эвакуировали рекордный самолет, отремонтировали и отправили в Москву. До 1956 года, когда на авиазаводе № 126 начнется производство самолетов

Su-7, остается еще 18 лет, а первое заочное знакомство комсомольских авиастроителей и Павла Сухого уже состоялось.

С началом реактивной эры в военной авиации началось настоящее сотрудничество конструкторского бюро Павла Осиповича и авиационного завода Комсомольска-на-Амуре. За Су-7 последовал долгожитель Су-17. С запуском в серию Су-27, ставшего основоположником целого семейства боевых самолетов разного назначения, сотрудничество только укрепилось.

Дело Павла Осиповича Сухого живет в самолетах марки «Су», которые КНААЗ продолжает выпускать и в XXI веке.

Подготовил Александр Альдиев

Линия для пятого поколения

В рамках программы развития Производственной системы «Сухой» в цехе № 45 реализуется проект выстраивания поточной линии серийного производства Су-57.



Начальник цеха № 45 Артем Ощепков

Опыт — сын ошибок трудных

У специалистов цеха № 45 есть успешный опыт создания поточной линии производства боевых машин. Первый подобный проект по повышению эффективности работы, основной целью которого было выравнивание такта сборки изделия Су-35С под потребителя, был реализован несколько лет назад.

На начальном этапе были выявлены «узкие» места. Ими оказались участки сборки носового и подкабинного отсеков, сборка фюзеляжа, юстировка

и сдача изделия. Цикл сборки на этих участках превышал планируемые для потребителя 10 дней.

Для решения проблемы пришлось модернизировать эстакады стыковки, изменить конструкцию булей, ввести дополнительную оснастку под воздухозаборники и мотогондолы. Другим важным нововведением стал перенос участка юстировки и сдачи из цеха № 7 в цех № 45.

— До этого были колоссальные потери времени, — вспоминает начальник цеха № 45 Артем Ощепков. — Чтобы перекачать фюзеляж

в цех № 7, тратили два часа. Сейчас у нас перестановка со стенда стыковки на сдачу занимает в четыре раза меньше времени.

Тогда удалось синхронизировать такт выпуска продукции — полностью состыкованного фюзеляжа — с цехом окончательной сборки. В тот момент, когда изделие в цехе № 7 переходит с крайнего рабочего места дальше по поточной линии, из цеха № 45 заходит на первую платформу следующее изделие.

Главное — системный подход

Сегодня перед цехом стоит задача, используя полученный опыт, создать поточную линию для серийного выпуска самолета 5-го поколения Су-57. Чтобы качественно и в срок выполнять производственные задания, объем которых возрастает с разворачиванием серийного выпуска Су-57, необходимо увеличить пропускную способность цеха. При этом такт выпуска изделия должен быть четко синхронизирован с цехом-потребителем.

— Новый самолет — сложный, — констатирует заместитель начальника цеха по подготовке производства Виктор Пассар, — обшивка композитная, технологии новейшие, требования к качеству высочайшие. Но и у нас в цехе персонал высококвалифицированный, почти все — с 5-м разрядом, сильная команда мастеров в самом энергичном возрасте. Цех небольшой — все на виду, плохо работать не получится.

При составлении программы подготовки поточной линии были выбраны несколько направлений. Первое — организация оптимальной модели движения изделия по цеху. Второе — устранение, а при невозможности это сделать — сокращение потерь на непроизводительные перемещения, подбор, доставку и хранение нормалей, комплектование

сменных заданий на рабочие места. При этом количество ДСЕ к поточной линии должно точно соответствовать степени готовности конкретной машины.

Цикл сборки должен сократиться за счет ввода дополнительной стапельной оснастки. Часть ее уже получена, и ведется установка. До конца года будет выстроен стапель сборки подкабинного отсека.

Его монтируют слесари-инструментальщики цеха № 8 братья Назаренко — Дмитрий и Олег. Оба из династии авиастроителей, имеют 5-й разряд, на заводе почти 20 лет. Работа у них спорится.

— Основу этого стапеля мы уже собрали, — говорит Дмитрий Назаренко. — Он занимает немного места, но при большом потоке строящихся машин будет очень необходим. Учитывая особенности конструкции планера Су-57, специалисты отдела главного технолога предложили сборку головной части фюзеляжа разбить на два этапа — 9-й шпангоут и подкабинный отсек собирать отдельно. Подборки будут подаваться в стапель ГЧФ, что позволит сократить цикл сборки.

Также введен дополнительный этап сборки воздухозаборника. Отдельно изготовлен стапель сборки его средней части, что также сэкономит время.

Еще один комплект стапелей воздухозаборника цех получит в 2021 году.

Есть проблемы — есть и решения

Главная проблема, с которой в цехе № 45 столкнулись при реализации проекта, — недостаток свободного места. Цех расположен между территориями двух соседних цехов, поэтому существует дефицит производственных площадей для выстраивания поточной линии.

Непросто оказалось разместить дополнительные два стапеля сборки воздухозаборников. Относительно небольшие размеры

производственных площадей в их нынешнем виде не позволяют выстроить поточную линию в ее классическом варианте. Тем не менее руководство цеха настроено оптимистично.

— На Су-35 было гораздо сложнее, — говорит заместитель начальника цеха по подготовке производства Виктор Пассар. — Мы меняли место расположения участков, пробовали разные варианты. Теперь, имея опыт, мы видим, как нужно делать, учитываем те нюансы, о которых раньше не знали.

По линии развития Производственной системы «Сухой» для решения вопроса нехватки места запущен проект по увеличению площади промзоны в середине цеха. Для этого предстоит провести некоторую перепланировку в административно-бытовых помещениях, чтобы разместить там сотрудников, которые сейчас работают в промзоне. Это освободит порядка 60 кв. м.

Уже демонтирован и перенесен в другое место пресс. Освободившиеся квадратные метры будут отданы под стапельную оснастку Су-57. Сейчас идет согласование разработанного технического задания.

— Наши работники очень хорошо восприняли проект, — рассказал начальник цеха № 45 Артем Ощепков. — Каждый из объемов, собираемых у нас, является звеном единой цепи, второстепенных участков нет. Все делается в первую очередь для людей, чтобы им было удобнее работать.

Создание поточной линии для выполнения государственного заказа по серийному производству самолетов пятого поколения сегодня является важнейшей задачей для работников цеха № 45. После завершения монтажа второго комплекта стапельной оснастки и отладки процесса линия заработает на полную мощность.

Подготовил Евгений Какаров



Цех № 45



В цехе полным ходом идет работа

Транспорт должен работать как часы

На КНААЗ над созданием конечного продукта – боевого самолета трудятся тысячи людей, используя сотни единиц оборудования, десятки тысяч наименований оснастки, инструмента и материалов. Без отлаженной логистической схемы выстроить эффективную работу невозможно. Наладить ее функционирование – задача сложная, требующая тщательного анализа, времени и взвешенных решений.

Специалисты производственно-диспетчерского управления КНААЗ совместно с управлением развития производственной системы поставили перед собой задачу наладить бесперебойную работу транспорта, который обслуживает огромный завод. Требовалось сократить время на создание заявки на автотранспорт и затраты на его предоставление.

Первый этап – создание автоматизированной системы подачи заявок на транспорт – был реализован в 2018 году. В 2020 году, на втором этапе, была организована рабочая группа в составе специалистов ПДУ, УИТ, УРПС, ООО «АТП», УМТК, УЭТНиОТ. Как рассказал начальник диспетчерского пульта ПДУ Андрей Шумков, специалисты проанализировали текущую ситуацию, выявили проблемы и выработали пути их решения. Проект получил название «Оптимизация логистических процессов по перемещению грузов, перевозке пассажиров и работ специальной техники».

Участники рабочей группы определили несколько областей для улучшения, выработали пошаговую стратегию решения проблем. Первое – обозначить на территории завода парковочные точки для автотранспорта.

– На КНААЗ есть неформально сформированные точки, куда транспорт доставляет пассажиров или грузы: на «ракету», в «тупик цеха № 89» и другие места, – рассказал заместитель начальника УРПС Дмитрий Гребенюк. – Водители, как правило, понимают эти обозначения, но таких мест намного больше, чем



На визуальной схеме детально проработан каждый этап логистического процесса

образных описаний. Время от времени возникают недоразумения и, соответственно, потери рабочего времени.

Используя опыт коллег из Новосибирска, которые реализовали подобный проект, было принято решение официально закрепить точки доступа на интерактивной карте, чтобы и водитель, и заказчик не разминутся друг с другом. Эти места обозначаются номерными табличками. Планируется визуализировать места стоянки транспорта у гаража и диспетчерской с нанесением разметки.

Еще одна проблема – не всегда известно, где в конкретный момент времени находится транспортное

средство, как оно используется и есть ли возможность при недостаточной загрузке перебросить его на более востребованные в данный час объекты.

Для внесения ясности в эту задачу решено оснастить датчиками GPS часть автомобилей и отслеживать использование транспорта. Для проведения мониторинга, который продлится до конца ноября, выбрано 20 машин: легковые автомобили, несколько видов грузовиков, электрокары и автопогрузчик.

Затруднения вызывает не всегда оперативная обратная связь о корректировке заявки либо невозможности удовлетворения запроса. Эти



Рабочая группа проекта

проблемы будут решены автоматическим оповещением заказчиков по электронной почте или СМС.

Учен вопрос комплектности подачи автотранспорта, чтобы не возникло ситуаций, когда АТП готово выделить автокран, а грузовик – нет. В электронной «Заявке на автотранспорт» появится новая вкладка – «Комплектная подача», формируемая по типу транспортных средств.

Уменьшить потери рабочего времени поможет упорядочение работы со службой охраны предприятия при необходимости сопровождения грузов. Для того чтобы это осуществить, караулы на обеих территориях,

а также штаб отряда подключат к внутренней заводской сети.

Электронная заявка будет согласовываться с охраной, чтобы там понимали объем задач на конкретную дату и с учетом своих ресурсов планировали необходимые силы и средства.

По итогам тестирования нового программного обеспечения будет введен регламент заказа автотранспортных средств с использованием правила «20 минут». Не выполненная в течение этого времени заявка будет пересматриваться. В рабочем режиме проект должен заработать к апрелю 2021 года.

Подготовил Евгений Какаров

Визуальный алгоритм

Красочные блок-схемы на стенах и рабочих столах специалистов контрольно-испытательной станции (КИС) цеха № 21 помогли повысить квалификацию сотрудников и «расшить» узкие места.

В пяти лабораториях КИС используется более сотни документов, регламентирующих действия инженеров. Работа подразделения по привычным технологиям сильно зависела от конкретных сотрудников лабораторий, их квалификации и умения быстро найти нужную информацию в ворохе документов.

В поисках выхода из создавшегося положения начальник КИС Евгений Ракша поставил задачу руководителям лабораторий создать рабочие группы из числа наиболее квалифицированных инженеров и разработать наглядные блок-схемы, которые в визуальной форме показывали бы алгоритм действий в случае обнаружения некорректной работы или неисправностей на тестируемом оборудовании.

В начале года коллектив занят в основном обучением и аттестациями, поэтому рабочие группы смогли разработать сразу несколько визуальных блок-схем, которые определяют

алгоритм действий в разных ситуациях. Как рассказал начальник КИС, процесс их создания происходил непросто. Каждая схема рассматривалась на соответствие всем нормативам, в том числе и сторонним, но на которые есть ссылки в собственных документах.

Утверждение готового макета происходило после исправления всех замечаний. Например, одна из схем получила одобрение только с пятого раза. На этом этапе большой вклад в разработку визуальных схем внесли Тарас Гончаров, Павел Бозяев, Иван Санников, Александр Гарш, Андрей Зайцев, Александр Лубянский и Павел Титов.

Начальник КИС Евгений Ракша так охарактеризовал опыт использования визуальных схем:

– Мне проще воспринимать информацию в виде рисунка, где в наглядной форме, с помощью стрелочек и пояснений, показана вся последовательность действий, – рассказал Евгений Иванович. – Визуальный

алгоритм не просто позволил сократить время, но и ненавязчиво вложить эту информацию в головы людей. В результате повысилась квалификация всех сотрудников. Бывают случаи, когда подчиненные учат уже меня, используя наглядную схему. Причем это говорят не те люди, которые разрабатывали блок-схему, а ее пользователи. Могут отметить, что внедрение визуальных схем повысило квалификацию всех сотрудников лаборатории. Теперь большинство из них могут самостоятельно выполнять ранее недоступные работы, которые раньше делали только специалисты высшей категории, и делать это с надлежащим качеством. Это особенно важно, так как ведущие сотрудники уходят в отпуск или выезжают в командировки.

Проданная работа упростила только малую часть нормативной документации. Она является началом большого пути, который мы не собираемся бросать. При этом нет желания плодить никому не нужные



Инженеры за процессом создания блок-схем

плакаты ради «галочки». Новые блок-схемы будут разрабатываться точно, во время плановой учебы сотрудников КИС, для «расшивки» уже существующих узких мест.

По словам Светланы Мелёхиной, ведущего специалиста по развитию

ПСС КНААЗ, опыт контрольно-испытательной станции цеха № 21 по использованию визуальных блок-схем подходит для тиражирования в масштабах всего завода.

Подготовил Александр Альдиев

Дмитрию Зацепину — 90 лет

27 июня Дмитрий Семенович Зацепин отмечает свой девяностолетний юбилей. Ветеран авиастроения своей жизнью доказывает, что занятия спортом, творчество и активная общественная работа могут стать слагаемыми долголетия.



Начало

Дмитрий Семенович родился в 1930 году. В 1934-м его семья приехала из Воронежской области в Комсомольск-на-Амуре. Поскольку опыта работы в авиационной промышленности у переселенцев не было, семья Зацепиных получила направление в подсобное хозяйство авиастроительного предприятия. Продуктов в городе не хватало, поэтому подсобное хозяйство вскоре стало важнейшим цехом завода.

Война

Великая Отечественная война стала огромным испытанием для всего советского народа. Многочисленные невзгоды пережили не только солдаты на полях сражений, но и труженики глубокого тыла.

— В 1941 году мне было 11 лет, — вспоминает Дмитрий Семенович. — В поселке подсобного хозяйства была школа до четвертого класса. Война сильно изменила привычный уклад жизни: летом дети выходили работать в поля. Меня определили учеником конюха. Сначала просто водил лошадь под уздцы, а весной уже на ней самостоятельно пахал поле плугом. Но больше всего запомнил, как однажды летом работников завода прислали пропалывать картошку, а я должен был окучивать. Пришло время обеда, командированные заводчане достают свои маленькие кусочки хлеба. Посмотрел на них — и пошел на протоку наловить рыбы. Поймал плетей, сомов, косаток. Сварил, приношу им и говорю, чтобы кушали. Заводчане в ответ спросили: «Чего тебе надо?» Лично мне ничего не нужно было, но вот шпагат, чтобы дальше закидывать снасти, был бы кстати. В ответ услышал: «Говори, мы тебе все сделаем, только нам рыбу лови». Потом приходили работать люди из других цехов и сразу начинали искать меня, чтобы я им помогал с рыбой.

Несмотря на войну, мы окончили четыре класса в своей школе, после чего нужно было переходить в другую школу, на «старой площадке». Мы пришли туда с сестрой и узнали, что для поступления нам потребуются отработать на закрепленном за школой картофельном поле. И справка о работе в другом месте не имеет силы. Поэтому мы уехали в село Венюково, рядом с рекой Усури. Как только приехал, смотрю, ребята сидят грустные. Взял закидушку, крючки — и на реку. Наловил рыбы, принес и говорю: «Давайте варите». Моему улову обрадовались, и все время отработки по просьбе ребят я попутно занимался рыбалкой. С той поры сформировалась привычка помогать людям и рассчитывать на свои силы.

Нашу семью не миновала горечь утраты. Вместе с нами в Комсомольск-на-Амуре приехал мой двоюродный брат Василий Захарович Зацепин. Он пошел учиться в авиатехникум, откуда со второго курса его отправили на фронт. Когда его призвали, он пришел с нами попрощаться. Как оказалось, навсегда. В 1943 году при освобождении города Великие Луки Василий Захарович погиб.

Учеба и путь в авиацию

Закончилась война. По окончании семилетней школы Дмитрий вместе с товарищем решили поступать в речное училище в Благовещенске. Но в 1947 году для выпускников школы мест здесь не было. Все студенческие вакансии заняли бывшие фронтовики, которые поступали без экзаменов. Но ребята решили приложить все силы, чтобы учиться дальше, поэтому поступили в местный сельскохозяйственный техникум. Дмитрий начал учиться, работать, но продолжалось это недолго. Из Комсомольска-на-Амуре позвонила сестра и попросила приехать помочь. Отучившись до конца семестра, Дмитрий вернулся домой, пришел в авиационный техникум, поговорил с директором и вскоре продолжил учебу.

В 1951 году, как и положено выпускнику, стал готовить диплом. Перед защитой обратился за помощью к начальнику техбюро Копылову:

— Виталий Егорович, посмотрите: соответствует ли реальности мой проект?

— Слушай, молодой человек, да это все уже старо.

Берет красный карандаш и подчеркивает чертёж.

— Виталий Егорович, послезавтра защита. Вы бы объяснили, в чем суть. Тогда я смог бы внести правки и защищать диплом.

— Хорошо, после защиты зайди ко мне, поговорим.

А тем временем стал делать пометки. Ночью, с учетом замечаний Копылова, выпускник Зацепин исправил дипломный проект. Защита прошла успешно.

Кайдзен по-советски

В 1951 году, по окончании техникума, Дмитрий Зацепин устроился в лабораторию статических испытаний ОГК.

С 1955 года Дмитрий Семенович стал работать в цехе № 50 производственным мастером.

— Я был начальником слесарного отделения в цехе № 50, — рассказывает юбиляр. — Однажды Копылов пришел и говорит, чтобы я рассказал о положительных и отрицательных сторонах вверенного участка. Послушав ответ, Виталий Егорович предложил поработать конструктором, но я отказался. Оклад производственного мастера больше, чем у конструктора. А у меня уже была семья. Несмотря на отказ, через два дня я уже работал конструктором на плазе, но с сохранением прошлого оклада.

Стал работать и вижу, что у меня один кронштейн «висит», второй. Придумал, как это упростить, и стал подавать рационализаторские предложения. Чтобы проверить, как они будут работать, создал испытательный стенд из металла, который показал работоспособность предложения.

В 1958 году на авиазаводе создали первичную организацию Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов (ВОИР), куда включили и нашего героя. В 1960 году лидером первичной организации ВОИР на заводе единогласно выбрали Дмитрия Семеновича. Работа шла настолько успешно, что встал вопрос о переводе авиаконструктора на освобожденную работу. По количеству



участников и числу поданных предложений заводская «первичка» ВОИР считалась одной из лучших в отрасли. Несмотря на все уговоры, Дмитрий Семенович остался совместителем и успешно руководил организацией в течение четверти века.

Как спортивный клуб стал «Сменой»

Без сомнения, одним из секретов молодости Дмитрия Семеновича являются занятия спортом. Только мало кто знает, что главный «воировец» КнаАЗ оказал влияние на развитие спорта не только на заводе. Лучшее всего об этом расскажет он сам.

— Когда я был конструктором, заметил, что среди заводчан были городошники, которые играют на свежем воздухе. В их числе и Михаил Шибаев, начальник цеха № 12. Я предложил ему сделать площадку для игры в городки на пустыющей территории перед статлабораторией, ведь для этого требовался бетон. Михаил согласился с предложением. В итоге занятия городками пошли так успешно, что вместе со мной парни стали выполнять нормативы на спортивные разряды, а двое — даже на мастера спорта. Начальником спортивного клуба завода в то время был Анатолий Аксиневич Гринь, я к нему обращался: «Мы поедем в Хабаровск на краевые соревнования, нужна помощь». Он перебивает: «Если ты привезешь двух мастеров спорта, нам дадут статус спортивного клуба «Смена». Я тебе всем, чем смогу, помогу».

Стали больше заниматься, и в результате Политов, Мотольгин на соревнованиях в Хабаровске выполнили необходимый норматив мастера спорта. В следующем году на первенстве Сибири и Дальнего Востока в Чите уже я занял третье место и также стал мастером спорта.

Авиационный поэт

По-настоящему талантливые люди обладают разносторонними интересами. Как рассказал Дмитрий

Семенович, еще в школе он стал редактором газеты. Интерес к литературе не угас во время учебы в техникуме и во время работы на производстве.

До сих пор юбиляр сотрудничает с газетой «Крылья Советов», редакцию которой он впервые посетил в 1951 году. Несколько поколений школьников и военнослужащих срочной службы слушали стихи Дмитрия Семеновича в авторском исполнении. Поэтические строки, посвященные родному заводу, стали основой песен, с которыми выступают вокальные коллективы ДК авиастроителей.

Долгие годы Дмитрий Семенович Зацепин сотрудничал с Александром Дрейлингом. За свою жизнь Дмитрий Семенович Зацепин был удостоен многочисленных наград и почетных званий, но все они не могут передать то уважение, которое испытывают к нему заводчане, ветераны и жители Комсомольска-на-Амуре.

Коллектив редакции желает Дмитрию Семеновичу Зацепину здоровья, долгих лет жизни и творческих успехов!

Подготовил Александр Альдиев

Памятная доска директору



В Комсомольске-на-Амуре состоялось открытие мемориальной доски Виталию Копылову, Герою Социалистического Труда, директору авиационного завода им. Ю.А. Гагарина в 1965–1973 годах.

Памятная доска в честь легендарного директора завода впервые была установлена в 1996 году. Тогда же по настоянию руководства, Совета ветеранов, профсоюзной организации авиазавода решением городской думы Комсомольска-на-Амуре проспект Центральный был переименован в проспект Копылова.

Перенос доски в 2020 году связан с тем, что по прежнему адресу она терялась на фоне реклам

магазинов. Было принято решение установить ее на специально подготовленное место на стене дома авиастроителей по проспекту Копылова. Открытие обновленной памятной доски состоялось в 94-ю годовщину со дня рождения Виталия Егоровича — 12 июня.

Именем Виталия Егоровича Копылова назван проспект в Комсомольске-на-Амуре, улица в Казани, а также стратегический ракетноосец Ту-160.

УРТОКИО: развивать, управлять

Управлению по работе с территориальными органами власти и корпоративно-имущественным отношениям филиала ПАО «Компания «Сухой» «КНААЗ им. Ю.А. Гагарина» исполнилось 20 лет.

Свое начало управление берет с момента принятия решения о преобразовании ФГУП «КНААПО» в акционерное общество. 20 мая 2002 года приказом Виктора Меркулова, генерального директора ФГУП «КНААПО», был создан отдел реструктуризации и стратегического планирования (ОРСП), руководителем которого стал Сергей Бочаров. Перед новым отделом была поставлена задача провести процедуру преобразования в акционерное общество с минимальными социальными потерями для заводчан. Была создана заводская комиссия по акционированию, которую возглавил главный инженер завода Александр Пекарш, секретарем был назначен Сергей Бочаров.



Сергей Бочаров,
заместитель директора

Итог работы — завод сохранил все социально значимые гарантии для работников, все социально важные объекты в составе предприятия, а на объектах, которые были переданы в муниципальную или краевую собственность, были проведены достойные ремонты перед передачей. Решение принималось по каждому объекту, и самые наглядные примеры — это ДК авиастроителей, СК «Смена», парк культуры, которые в разных формах, но остались в пользовании предприятия и его сотрудников. Новая структура проводит работу по реорганизации объединения в открытое акционерное общество. Силами сотрудников ОРСП подготовлены перечни имущества, подлежащего передаче в муниципальную собственность и приватизации.

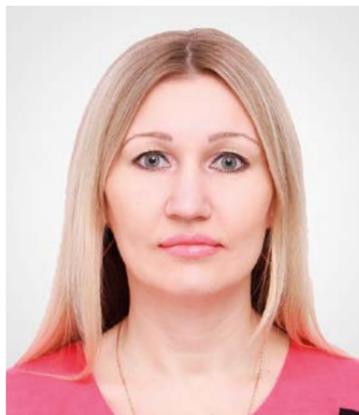
В 2002 году отделом был реализован проект по негосударственному пенсионному обеспечению заводчан. Совместно с негосударственным пенсионным фондом «ОПФ имени Ливанова» и Внешторгбанком была разработана вся необходимая документация. Отдел методично проводил работу по реорганизации объединения в открытое акционерное общество.

Переход завода в формат акционерного общества поставил новые задачи: проведение заседаний совета директоров и правления, ежегодных собраний акционеров, составление годового отчета и раскрытие корпоративной информации. Для их решения в отделе создали бюро корпоративного развития, которое в том числе отвечало за построение взаимодействия ОАО «КНААЗ» с головной компанией и органами государственной власти. Совместно со службами предприятия бюро занималось информационно-аналитическим



Коллектив управления

обеспечением, подготовкой отчетных и информационных документов, презентационных материалов. Годовой отчет авиазавода, который самостоятельно готовили сотрудники бюро, регулярно занимал призовые места в ежегодном конкурсе среди акционерных обществ Хабаровского края. Большой вклад в становление бюро внесли Денис Марков, Олег Хужий, Иван Фадеев. С марта 2005 года по март 2006-го бюро корпоративного развития возглавлял Дмитрий Никонов.



Ольга Гудкова,
заместитель начальника УРТОКИО

С августа 2009 года направлением «Имущественный комплекс» руководит Ольга Гудкова: «Мне нравится работа, она очень интересна и по профилю моего образования — городской кадастр. Из-за большого разнообразия решаемых задач сложился обширный круг общения, в который входят как заводчане, так и специалисты головной компании, различных организаций города и края. Все время получаю новые знания и опыт, которые использую при решении нестандартных вопросов».

Отдел принимал непосредственное участие в создании на базе структурных подразделений ОАО «КНААПО» дочерних обществ: в декабре 2002 года создано НУК «ДК авиастроителей», в январе 2006 года — ООО «Гостиница Дземги», в апреле

2008 года — ООО «АТП», в сентябре 2009 года — ООО «МЦ «Кедр», в октябре 2012 года — ООО «КОП». Сопровождение новых юридических лиц легло на плечи сотрудников бюро корпоративного развития, с мая 2011 года руководит которым Денис Коваль. В созданные дочерние общества перешло около 1800 человек; повысилась конкурентоспособность обслуживающих и вспомогательных производств; снизились расходы на содержание непрофильных активов более чем на 850 млн рублей.



Дмитрий Махотко,
начальник УРТОКИО

В мае 2010 года начальником отдела корпоративного развития и управления имуществом комплексом назначен Дмитрий Махотко: «В те годы сотрудникам отдела пришлось заниматься разработкой и заключением договоров, участвовать в реорганизации структурных подразделений, работать с подрядными организациями и анализировать использование земельных участков и прочего имущества. Перед сотрудниками отдела встал задача рационального использования имущества, которое ранее приносило заводу только расходы, помогать дочерним предприятиям, работающим в интересах завода и заводчан».

В 2012 году, в связи с реорганизацией предприятия в форме его присоединения к ПАО «Компания «Сухой»

«КНААЗ им. Ю.А. Гагарина» «Компания «Сухой», отдел корпоративного развития и управления имуществом комплексом провел необходимые корпоративные процедуры и координировал мероприятия нашего завода с ОАО «ОКБ Сухого» и ОАО «НАПО им. В. П. Чкалова». Специалисты отдела сформировали часть передаточного акта в отношении недвижимого имущества, а также провели регистрацию перехода права собственности на все объекты недвижимого имущества и земельные участки от ОАО «КНААПО» на ПАО «Компания «Сухой» «КНААЗ им. Ю.А. Гагарина» «Компания «Сухой» — всего 1250 объектов.

В 2015 году отдел реорганизовывается в управление по работе с территориальными органами власти и корпоративно-имущественным отношениями. 18 апреля 2016 года правительством Российской Федерации подписано распоряжение № 704, которым был утвержден долгосрочный план комплексного социально-экономического развития Комсомольска-на-Амуре, в подготовке которого совместно с ПАО «Компания «Сухой», правительством края и администрацией города принимали участие и специалисты управления.

В рамках долгосрочного плана управлением совместно со структурными подразделениями филиала, подразделениями компании «Сухой», ведомственными службами правительства Хабаровского края была разработана программа локализации на территории опережающего социально-экономического развития «Комсомольск» производств по выпуску комплектующих для воздушных судов российского производства. Специалисты УРТОКИО приняли участие в создании межрегионального центра компетенций и круглогодичного детского образовательного центра «Город Юности» на базе заводского учебно-производственного комбината и дома отдыха «Шарголь».

В 2019 году бюро по корпоративной работе переименовали в бюро

по корпоративно-имиджевой работе, а специалисты получили новую задачу — создать имидж и стиль КНААЗ на основе фирменного стиля ПАО «Компания «Сухой». Благодаря многолетней творческой работе Светланы Лапистойвой, Юрия Ерша, Павла Кошкарева и Эдуарда Дарищева завод сегодня имеет современный и стильный вид. Экспозиции, подготовленные специалистами бюро, представляли наше предприятие на крупнейших международных форумах и общероссийских выставках. За свою информативность и эстетическую привлекательность экспозиции авиастроителей получали высокие оценки руководства страны и иностранных государств.

Сегодня в коллективе управления 15 сотрудников, среди которых руководитель управления отдельно отметил Ольгу Стаценко, Светлану Барадуйко, Ольгу Гудкову, Оксану Мионову, Оксану Романову, Юлию Казак, которые работают в управлении по работе с территориальными органами власти и корпоративно-имущественным отношениям с момента его основания.

Благодаря усилиям этих людей и их коллег управление вносит свой весомый вклад в развитие КНААЗ.

Подготовил Александр Альдиев



Дмитрий Гончаров,
главный инженер

Уважаемые друзья, коллеги, помните самые искренние поздравления с 20-летием УРТОКИО!

Ваши проделан огромный объем работы по управлению имуществом комплексом филиала как на этапе слияния завода с ПАО «Компания «Сухой», так и в последующие годы. Отмечу ваш значительный вклад в жизнь завода, города Комсомольска-на-Амуре, Хабаровского края и всего Дальнего Востока.

Важнейшим направлением деятельности управления стала организация экспозиций, представляющих завод на различных выставках. Отдельно отмечу ваше участие в событии международного масштаба — Восточном экономическом форуме, где компания «Сухой» и наш родной авиационный завод всегда представлены на высшем уровне.

Долгие годы совместной работы связывают коллектив УРТОКИО и службу главного инженера. Мы вместе работаем на результат, понимаем друг друга и готовы прийти на помощь в сложное время!

От коллектива службы главного инженера, от себя лично желаю вам вдохновения, интересной работы на благо нашего предприятия, мира и стабильности вашим семьям и простого человеческого счастья!

Нес людям искусство

Начало 30-х годов прошлого века. Башкирская деревня под Стерлитамаком. Ранняя весна, снег сошел.



На пригорке у околицы деревенские мальчишки всматриваются куда-то вдаль. И вдруг радостные крики: «Едет, едет!» На разбухшей от грязи дороге появляется лошадь, тянущая за собой телегу. В телеге нечто забавное, укрытое то ли фуфайками, то ли армейской шинелью. Рядом шагает с вожжами крепкий молодой парень лет двадцати пяти в кепке. Мальчишки вихрем слетают с пригорка и с криком: «Ибрагим-агай приехал» — бегут в деревню. Так везде встречали киномеханика с его аппаратурой.

Чудо века — бегущие и шагающие с экрана прямо на тебя люди. Когда появился звук, кино привлекло всю деревню от мала до велика. И несло такой заряд энергии, что разговор хватало на несколько недель.

Парнем, несшим искусство в массы, был Ибрагим Алтахович Жданов. Он рано лишился родителей, и его отдали на воспитание в детский дом. Повзрослев, ушел на заработки учеником токаря. Окончил курсы киномехаников, устроился на работу в Топбазы. В то время в Ишимбае открыли нефтяное месторождение, и люди поехали туда на заработки. Ибрагим с 1934 года трудился в рабочем клубе нефтепромысла, сначала на немой киноустановке, а затем и на звуковой. Здесь же, в Ишимбае, Ибрагим встретил свою будущую супругу Жихан, которая стала его первой помощницей. Родились дети: Лилия, Фания, Анвар, Талгат. Постепенно налаживалась жизнь.

Но пришла война. В начале 1942 года Ибрагим уходит на фронт. Вместо него кинофильмы в городском клубе показывала жена Жихан. Ибрагим попал в самое пекло Сталинградской битвы. Вспоминая те дни, он со слезами на глазах рассказывал о жестоких боях на Волге: «Люди гибли, не успев как следует осмотреться. Черные клубы дыма поднимались до небес. Многих товарищей я потерял». И здесь Ибрагим Жданов совершил свой смелый рейд. Немцы уже были окружены. Стоял вопрос о капитуляции. Ибрагим ночью пробрался к вражеским окопам и на разбитой технике установил громкоговорители. Утром фашисты услышали ультиматум генерала Рокоссовского. И потянулись колонны пленных. За этот рейд Ибрагим получил первую боевую



Ибрагим Жданов

награду — медаль «За отвагу».

Ибрагим Жданов любил свое дело. В передышках между боями и на отдыхе солдаты с удовольствием смотрели фильмы о мирной жизни. Это помогало отвлечься от тяжелых мыслей и горечи утрат. Использовалась любая землянка или небольшая поляна, где между деревьев вешали белое полотно. Вокруг выставлялись часовые. При команде «Воздух!» фильм прекращали, а когда самолеты улетали — смотрели дальше.

Домой Ибрагим вернулся в октябре 1946 года. На груди медали — «За отвагу» и «За оборону Сталинграда». И вновь работа киномехаником.

После ДК им. Кирова он работал в кинотеатре «Спутник», был профоргом местной организации. Время шло, за плодотворную работу был удостоен знака «Отличник кинематографии СССР». Лишь в возрасте 71 года он отошел от активной трудовой жизни. Сына Анвара отец научил показывать фильмы, и тот часто помогал. Анвар вырос, окончил Уфимский авиационный институт вместе с братом Талгатом. Сейчас оба живут и работают в Комсомольске-на-Амуре.

Умер в 1985 году. Такова была жизнь человека — простого труженика киноискусства, несущего людям тепло и свет и оставившего о себе добрую память.

Материалы предоставлены Викторией Ширмановой, цех № 19

Мы успевали все

С 1942 по 1946 год Екатерина Севастьяновна работала на авиационном заводе № 126 Комсомольска-на-Амуре.



В ее трудовой книжке записано 67 благодарностей, награждена 27 почетными грамотами, 7 правительственными медалями и значками «Отличник военного строительства» и «Ударник коммунистического труда». Свои воспоминания об этих годах она написала в письме, которое хранится в архиве экспонента КНААЗ.



Екатерина Севастьяновна Ильина

готовились защищать завод в случае войны с Японией, копали траншеи вокруг завода. Нас часто ночью поднимали по тревоге.

Например, в заводском общежитии жили ребята от 14 до 16 лет, привезенные из других городов. После окончания ремесленных училищ они жили без родителей. Получали хлебные карточки на месяц, а съедали за полмесяца, остальные дни сидели без еды. Голод вынуждал их заниматься воровством хлеба в магазинах и на хлебозаводе. После чего бросали работу и прятались в траншеях. Вот мы их ловили — грязных, опухших от голода. Везли в баню, мыли, передевали в чистую одежду, везли опять в общежитие. Уговаривали, убеждали, объясняли, как можно прожить и не умереть. Большинство возвращались на завод, а когда повзрослели, из них получились хорошие специалисты.

Любимым местом у нас был клуб им. Баранова, там мы проводили собрания, занимались в кружках, любили очень танцы. Была большая, честная, чистая товарищеская дружба между ребятами и девушками. Я удивляюсь, как мы успевали везде».

Из письма Екатерины Ильиной

Парад Победы

Парад на Красной площади является одним из самых главных символов Победы народов бывшего СССР в войне с фашистской Германией.

В отличие от 1945 года в этом году парад Победы начал свое шествие на востоке страны. На площади имени Ленина в Хабаровске вновь пронесли Знамя Победы. За легендарным знаменем, чеканя шаг, прошли сводные расчеты штаба Восточного военного округа, объединения ВВС и ПВО, Тихоокеанского флота, десантно-штурмового соединения ВДВ, воины-железнодорожники, подразделения МЧС. Несмотря на непогоду, военнослужащие и курсанты продемонстрировали отличную строевую выучку и навыки управления военной техникой. В составе механизированной колонны проехали 164 единицы техники. Во главе колонны первым прошел легендарный танк Т-34, за которым проследовали современные боевые машины.

Главный парад Победы нашей страны состоялся в Москве. Перед торжественным прохождением войск и боевой техники президент РФ Владимир Путин поздравил россиян с праздником: «Поздравляю вас с Днем Победы — днем нашей гордости и скорби, нашей безграничной благодарности защитникам Отечества, разгромившим

нацизм. Сегодня все они — на пьедестале грандиозной Победы. Ради нее они воевали и трудились, прошли жертвенный путь нечеловеческих испытаний, негибаемой твердыней стояли в пекле сражений. Все выдержали, отдали все, что могли, и добились, выстрадали Победу!

С каждым годом мы все больше, острее чувствуем нравственную мощь этого беспримерного подвига, осознаем непреходящую ценность ратного триумфа нашего народа».

По брусчатке Красной площади Москвы прошли 35 пеших парадных расчетов Вооруженных сил стран бывшего СССР, КНР и Сербии. В наземной части парада зрители смогли увидеть колонну исторической военной техники и более 130 образцов современной. Украшением воздушной части стали самолеты, построенные в Комсомольске-на-Амуре, — Су-35 и Су-57.

Прошедший парад стал зримым подтверждением исторической связи победителей фашистской Германии и современных защитников Отечества.

Подготовил Александр Альдиев



Главный символ Дня Победы

Слушать внутренний голос

Владимир Шестель, человек удивительной судьбы, почти полвека посвятил авиации, из них более 30 лет отдал КНААЗ.

Корни беззаветного служения авиации лежат в семье ветерана. Дед Владимира Ивановича, Иван Иванович — старший, был сельским ветеринаром, которого знала вся округа. Пользовался уважением окружающих и Иван Иванович — младший, отец нашего героя, участник Великой Отечественной войны. В детстве Владимир Шестель пошел в радиокружок. В Калининграде, куда семья переехала из Белоруссии, Володя учился в математическом классе для одаренных детей. По окончании школы он без колебаний выбрал Калининградское военное авиационно-техническое училище, поступив на факультет радиотехники. В авиации начиналось бурное применение микроэлектроники, что и привлекло абитуриента.

В 1972 году, получив диплом с отличием, вчерашний курсант выбрал для распределения группу советских войск в Германии. За пять лет службы в ГСВГ радиоинженер в совершенстве изучил материальную часть Су-7, Су-17, МиГ-15, МиГ-17 и МиГ-23.

В 1977 году Владимир Шестель продолжил службу в городе Мары Туркмении, где не только освоил новые типы авиатехники, но и занимался приемкой самолетов в полках по всему СССР. Полк самолетов Су-17 в Комсомольске-на-Амуре Владимир Иванович принимал практически единолично. Общался с военными представителями, решал технические вопросы. Знакомство с Комсомольском-на-Амуре, заводом и природой Хабаровского края произвело на молодого офицера неизгладимое впечатление. Но служба в Туркмении продолжалась дальше, где за особые заслуги досрочно получил звание капитана. В 1984 году капитана Шестеля из очередного отпуска вызвали в Москву, где командование сообщило о переводе в Афганистан. Едва попрощавшись с семьей, без документов, в гражданской одежде на борту самолета, управляемого афганцами, Владимир вылетел в Кабул, где и началась другая жизнь.

Два года под Кандагаром Владимир Иванович, будучи специалистом группы регламентных работ при военном советнике, руководил тремя вертолетными эскадрильями, ТЭЧ и инженерным отделом. От оперативности



Авиационный радиоинженер Владимир Шестель

выполнения задач зависела жизнь сослуживцев, так как технику регулярно обстреливали и порой необходимые для ремонта детали приходилось добывать в уцелевших фрагментах сбитых вертолетов.

Засыпая вечером, офицер не был уверен в том, что проснется следующим утром: бомбежка и обстрелы были обычным делом. Несмотря на все сложности, Владимир Иванович с теплотой вспоминает два года службы в Афганистане, где советские военные сблизились с частью афганского народа, переняли его лучшие традиции.

За службу в Афганистане Владимир Иванович награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями «За боевые заслуги», «Воину-интернационалисту в благодарность от афганского народа»

и грамотой Президиума Верховного совета СССР «За мужество и воинскую доблесть, проявленные при выполнении интернационального долга в Республике Афганистан».

В 1987 году капитан Шестель продолжил службу в 485-м военном представительстве Министерства обороны в Комсомольске-на-Амуре. Владимир Иванович решил продолжить службу там, где полученные опыт и знания принесут максимальную пользу. Не испугало авиационного радиоинженера и то обстоятельство, что вакантная должность старшего техника была нижестоящей. За годы службы в Комсомольске-на-Амуре Шестель получил красный диплом в техническом университете, стал майором и дослужился до должности ведущего инженера представительства.

Майор Шестель принимал участие

в запуске в производство авиационных комплексов Су-33 и Су-30. В 1998 году Владимир Шестель вышел на пенсию и продолжил работу в качестве гражданского специалиста.

В успехе самолетов Су-35С и Су-57 есть вклад и Владимира Ивановича. Его богатейший опыт и знания помогли найти решения в самых трудных ситуациях. Среди учеников Владимира Ивановича — действующий начальник 485-го ВП МО РФ, офицеры, успешно продолжившие карьеру в военных представительствах многих заводов России.

Чтобы добиться успеха в жизни и на работе, Владимир Иванович следует правилам — всегда слушать свой внутренний голос и ценить людей.

Подготовила Алла Нагорняк, инженер 485-го ВП МО РФ

АКЦИЯ

Память о героях войны

На КНААЗ реализуется акция «Нет забытым могилам» ветеранов ВОВ.

С каждым годом участников ВОВ становится все меньше. С 2012 по 2020 год от нас ушли 35 ветеранов-авиастроителей.

В рамках мероприятий, посвященных празднованию 75-летия Победы, администрация КНААЗ совместно с Советом ветеранов предприятия решили привести в порядок могилы умерших авиастроителей.

Как рассказал Сергей Бровко, главный специалист по строительству — начальник отдела капитального строительства КНААЗ, с помощью сотрудников городского управления ЖКХ, топлива и энергетики были определены места захоронения. Специалисты ОКСП исследовали их состояние и составили смету работ в сумме почти 190 тыс. рублей. В ходе обследования выяснилось, что для приведения могил в порядок необходимо провести уборку, покраску и подсыпку грунта. Подрядчиком выступил ИП Астафьев, который хорошо зарекомендовал себя во время ремонта мемориала погибшим летчикам на кладбище поселка Амурсталь и при переносе памятной доски Виталию Копылову.

По словам Сергея Петровича, после установления благоприятной погоды подрядчик приступит к исполнению контракта. В июле он должен будет закончить со всеми работами на могилах ветеранов Великой Отечественной войны кладбища в районе поселка Старт.

Память о героях Великой Отечественной войны должна быть вечной, чтобы ее ужасы не повторились в будущем

Александр Альдиев

Поздравляем!

Коллектив РСО, и.о. директора по безопасности С. И. Агеев, профком поздравляют Ольгу Ивановну Дайнеко, которой 24 июля исполняется 75 лет.

Пусть осень жизни будет золотой,
Пусть благодать от Бога
будет Вам наградой,
В душе как можно дольше
оставляйтесь молодой,
Семь и пять для счастья не преграда!

Наших ветеранов — с юбилеем!

Тамару Дмитриевну Кошелеву — с 70-летием,
Вячеслава Ивановича Бассаргина — с 80-летием.
Коллектив ОИИИ

Галину Григорьевну Матюхину — с 75-летием,
Леонида Петровича Сушко — с 75-летием.

Юбилей — это праздник не старости,
Пусть не чувствует сердце усталости.
Юбилей — это зрелость всегда,
Это опыт большого труда.
Это возраст совсем небольшой —
Никогда не старейте душой!
Коллектив цеха № 30

Татьяну Валерьевну Алексеенко — с 80-летием,
Юрия Петровича Титова — с 70-летием.
Желаем, чтоб жизнь никогда не кончалась,
Беда и печаль на пути не встречались.
Огромного счастья и верных друзей,
Здоровья, успехов и солнечных дней!
Коллектив ОКСП

Поздравляем с юбилеем:
Ларису Георгиевну Волгину,
Галину Николаевну Щербинскую,
Зинаиду Васильевну Колосову,
Надежду Никаноровну Крутикову,
Степана Евсеевича Филатова,
Веру Владимировну Семченко,
Любовь Ивановну Дикареву,
Надежду Николаевну Бабак,
Василия Марковича Вдовенкова,
Галию Салиховну Борькину,

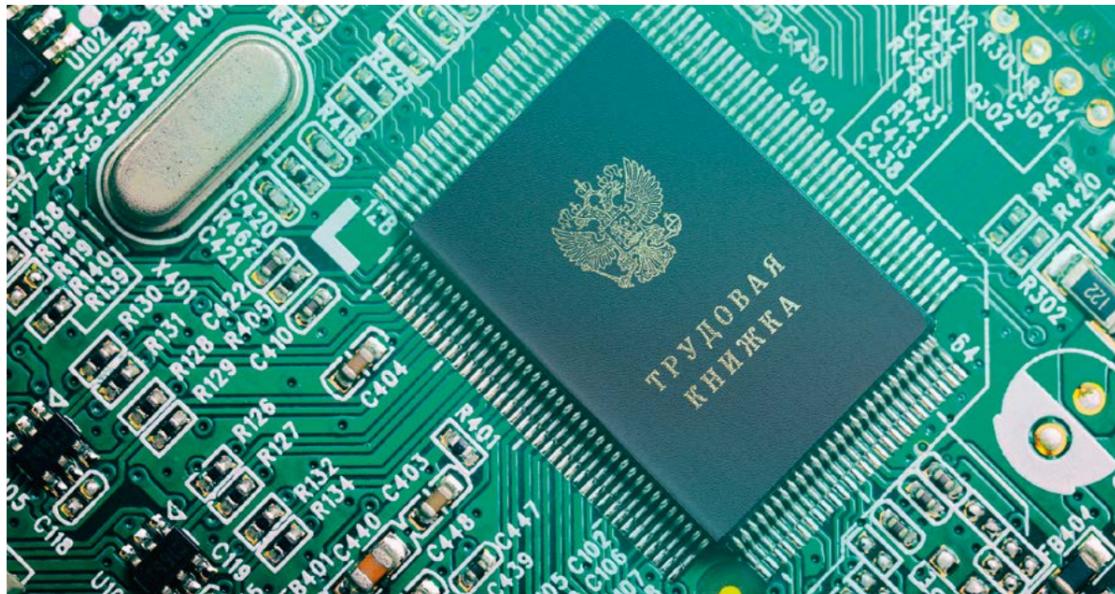
Зинаиду Григорьевну Юрковскую,
Галину Григорьевну Матюхину,
Валерия Мусатовича Абибулаева,
Татьяну Александровну Смирнову,
Валентину Семеновну Скворцову,
Антонину Михайловну Гагаринову,
Алексея Захаровича Галайду,
Валентину Семеновну Аленикову,
Тамару Алексеевну Шумкову,
Ирину Ивановну Пинскую,
Валентину Павловну Харцывову,
Юлию Евсеевну Иванову,
Зинаиду Дмитриевну Зубареву,
Дмитрия Семеновича Зацепина,
Татьяну Васильевну Скрынникову,
Ларису Федоровну Третьякову.
Профсоюзный комитет и Совет ветеранов

С днем рождения актив Совета ветеранов:
Нину Васильевну Харченко,
Альберта Алексеича Смирнова,
Екатерину Викторовну Синякову.
Совет ветеранов КНААЗ



Бумажные или электронные?

Каждый девятый работник КНААЗ выбрал ведение трудовой книжки в электронном виде.



С января 2020 года наша страна сделала шаг на пути к созданию единой электронной базы данных и отказу от бумажных справок. Были внесены изменения в Трудовой кодекс в части формирования сведений о трудовой деятельности в электронном виде, а также в Федеральный закон «Об индивидуальном (персонифицированном) учете в системе обязательного пенсионного страхования». В свою очередь, Пенсионный фонд утвердил формы и формат сведений о трудовой деятельности работников. С 2020 года работодатели начали передавать такие данные о своих сотрудниках в ПФР в электронном виде.



Марина Демченко,
начальник отдела
кадров КНААЗ

— Мы начали ведение электронных трудовых книжек с января 2020 года. Первые данные передали в Пенсионный фонд по защищенным каналам 15 февраля 2020 года.

Подготовку к этому событию на авиастроительном заводе начали задолго до 2020 года. Несколько лет назад на предприятии стартовал проект «Реализация сервисного подхода на базе функциональных служб филиала ПАО «Компания «Сухой»

«КНААЗ им. Ю. А. Гагарина». Его цель — создать прозрачную систему решения проблем сотрудников. В его рамках был разработан подпроект «Электронное личное дело», создана база с информацией обо всей трудовой деятельности сотрудников. Это позволило автоматически формировать необходимый стаж и автоматизировать изготовление ряда справок.

Проект позволил кадровой службе КНААЗ оперативно отреагировать в 2020 году на изменения в федеральном законодательстве. На первом этапе всех работников завода необходимо было уведомить в письменной форме об изменении в трудовом законодательстве, связанных

с формированием сведений о трудовой деятельности в электронном виде.

В мае, за месяц до установленного законом срока, этот процесс был завершен. Более 10 тысяч сотрудников, то есть 100 процентов численности персонала КНААЗ, получили соответствующие уведомления. На сегодняшний день свой выбор, в каком виде будет вестись документ о трудовой деятельности, сделали более четырех тысяч заводчан. У остальных еще есть время подумать.

— Если работник выбрал электронную трудовую книжку, то вернуться к бумажной трудовой книжке у него не будет возможности, — объяснила Марина Демченко. — При этом выбор ведения документа о трудовой деятельности в бумажном виде позволяет в любой момент подать заявление и перейти на электронную трудовую.

Независимо от выбора сотрудника кадровая служба КНААЗ ежемесячно передает данные о приеме на работу, переводе на другую должность или в подразделение в Пенсионный фонд в электронном виде, а сведения о приеме и увольнении — на следующий день после совершения этого действия.

Молодым сотрудникам, для которых КНААЗ — первое место работы, документы о ведении трудовой деятельности оформляются сразу в безбумажном виде. Тем же, кто приходит, имея на руках обычную трудовую книжку, в которой отсутствует запись, что она ведется в электронном виде, предлагается возможность перейти на новую форму документа.

В случае выбора электронной — бумажная трудовая книжка выдается работнику на руки. За ее сохранность он отвечает уже сам. Все необходимые данные с момента начала ведения документов о трудовой деятельности в электронном виде сотрудник может посмотреть в личном кабинете на сайте госуслуг и Пенсионного фонда. Если этой возможности нет, то выписку об этом периоде работы по запросу выдаст отдел кадров.

Для ускорения процесса перехода на новую форму ведения трудовых книжек отдел кадров совместно со специалистами управления информационных технологий разработали систему автоматизации процесса обработки уведомлений и заявлений сотрудников с помощью штрихкодов.

Для этого коды нанесли на уведомление и на заявление о выборе бумажного или электронного носителя информации. В зависимости от выбора сотрудника специалист считывает штрихкод, соответствующий месту на бумаге, куда поставлена «галочка». Нужная строка в программе 1С заполняется автоматически: Ф.И.О., дата проводки документа и то, в каком виде будет вестись документ о трудовой деятельности. Штрихкодирование позволило сократить время на внесение данных в электронную базу более чем в четыре раза.

Согласно новому трудовому законодательству, сотрудники всех предприятий страны должны перейти на электронные трудовые книжки к 2027 году.

Подготовил Евгений Какаров

НОВОСТИ

Поздравляем!



Владимир Субочев,
шлифовщик
цеха № 76

Награда для авиастроителей
Накануне Дня города глава Комсомольска-на-Амуре Александр Жорник наградил двух работников филиала ПАО «Компания «Сухой» «КНААЗ им. Ю.А. Гагарина» за значительный вклад в развитие города.

Почетной грамотой награжден шлифовщик 6-го разряда цеха № 76 Владимир Субочев. На авиационном заводе он работает почти 40 лет. За успехи в труде неоднократно поощрялся руководством предприятия. В 2008 году ему присвоено звание «Заслуженный ветеран труда объединения», а в 2013-м объявлена благодарность Минпромторга России.

Благодарственное письмо главы города вручено председателю Совета ветеранов КНААЗ имени Ю.А. Гагарина Галине Витальевне Сушко.



Абонементы действительно
Спортивный комплекс «Смена» пусть и с ограничениями, но работает, а абонементы на его посещение продолжают действовать.

Коронавирусная эпидемия в Хабаровском крае еще не прекратилась, но в связи с тем, что постановлением регионального правительства № 252-пр. от 10 июня 2020 года был снят ряд ограничений, спорткомплекс «Смена» возобновил работу.

Как рассказала директор СК «Смена» Анна Чернышева, в соответствии с методическими рекомендациями Роспотребнадзора персонал перед началом работы проходит осмотр и измерение температуры тела. Помещения и инвентарь регулярно проветриваются и дезинфицируются. При этом действует ограничение на количество одновременно занимающихся клиентов, которые могут прийти только по предварительной записи.

Первенец ракетостроения

Исполнилось 60 лет с начала выпуска на КНААЗ ракеты П-6 — «убийцы плавающих аэродромов».

В ОКБ-52 под руководством генерального конструктора Владимира Челомея была разработана ракета П-6 (4К-48), которая поражала корабли противника в управляемом или самонаводящемся режиме. Июньским постановлением правительства СССР 1960 года изготовителем этих ракет был определен КНААЗ. Интересно, что носителями нового грозного оружия стали атомные подводные ракетоносцы проекта 675, также строившиеся в Комсомольске-на-Амуре.

Для строительства ракетной техники, которое требовало использования новых технологий и более высокой культуры производства, заводское руководство выделило все работы в отдельное производство со своим управлением и техническим обеспечением. Первым его руководителем был Виталий Егорович Копылов, в то время главный инженер завода. Под новое изделие было организовано два цеха: № 51, сборочно-корпусный, и № 55, монтажно-испытательный.

Ракеты П-6, которые строились на нашем заводе до 1965 года, не только стали частью обороны страны, но и фундаментом, на базе которого впоследствии был налажен выпуск новой ракеты для ВМФ — «Аметист».



ТРЕБУЮТСЯ ТЕХНОЛОГИ

В связи с планированием работ по разработке конструкторской и технологической документации для ремонта самолетов Су-35С, Су-30М2 в технический отдел ремонта (ТОР) требуются инженеры-технологи 1, 2, 3-й категорий по направлениям: механическое, штампо-заготовительное, агрегатно-сборочное производство, ремонт комплектующих изделий.

Требования к кандидатам:
— высшее техническое образование,
— положительная характеристика с прежнего места работы,
— владение ПК,
— стаж работы по специальности не менее двух лет.

Резюме необходимо направлять в ККС по Outlook на имя зам. технического директора по экспорту, эксплуатации и ремонту Владимира Ивановича Владимировича.



Учредитель: ПАО «Компания «Сухой».
При поддержке Союза
машиностроителей России.

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Дальневосточному федеральному округу.

Свидетельство: ПИ № ТУ27000545
от 16.11.2015 г.

Главный редактор: М.А. Попова.
Дизайн и верстка: PARK Creative Agency.
Корреспонденты: Е.Л. Какаров, М.А. Левина (Попова), А.Т. Альдиев.
Фото: Е.Л. Какаров, М.А. Попова.

Адрес редакции, издателя:
681018, г. Комсомольск-на-Амуре, ул. Советская, 1,
КНААЗ, «Крылья Советов». E-mail: pr@knaaz.org
Принимая: 52-62-77 (факс) — гор.
Корреспонденты: 52-65-16 — гор.,
56-12-49, 56-12-39 — зав.

Газета подписана в печать 06.07.2020
Дата выхода в свет 10.07.2020
Газета отпечатана офсетным способом в ООО ПКП «ЖУК»,
681000, г. Комсомольск-на-Амуре, ул. Павловского, 11.
Тираж: 6 500 экз. Заказ № 20049032
Газета распространяется бесплатно.