



УДК 005.8

**Кривов Г.А., Шулепов В.Н.**

АО «Украинский научно-исследовательский институт авиационной технологии». Украина, г. Киев

## КООПЕРАЦИОННАЯ РЕФОРМАЦИЯ – ПЕРСПЕКТИВЫ

*В статье рассмотрены некоторые вопросы перспектив развития производственной и научно-технической кооперации в высокотехнологических отраслях промышленности Украины с учетом происходящих глобальных политических изменений.*

*Ключевые слова:* кооперационная реформация; производственная кооперация; научно-техническая кооперация; авиастроение

Высокотехнологические отрасли промышленности Украины, как правило, создавались, развивались и успешно работали как неотъемлемая часть единого промышленного комплекса Советского Союза.

Осознавая это и руководствуясь благими намерениями создать условия для дальнейшего развития этих отраслей уже в составе самостоятельной Украины, правительство нашего государства через год после обретения независимости подписало важные международные документы, направленные на поддержку развития сложившейся в бывшем СССР производственной и научно-технической кооперации<sup>1</sup> в высокотехнологических отраслях, прежде всего в оборонной промышленности.

К таким документам относятся «Соглашение об общих условиях и механизме поддержки развития производственной и научно-технической кооперации предприятий и отраслей государств-участников Содружества Независимых Государств от 23 декабря 1993 года», получившее название Ашгабатского, а также «Протокол о механизме реализации Соглашения об общих условиях и механизме поддержки развития производственной и научно-технической кооперации предприятий и отраслей государств-участников Содружества Независимых Государств от 23 декабря 1993 года» от 15 апреля 1994 года, определивший практический порядок и формы осуществления кооперации, включая ежегодно утверждаемые списки предприятий и перечни видов продукции.

Оборонные отрасли, как важнейшая составляющая высокотехнологической промышленности, также получили механизм поддержки и развития кооперации в виде «Соглашения между Правительством Украины и Правительством Российской Федерации о производственной и научно-технической кооперации предприятий оборонной отрасли промышленности», подписанного 18 ноября 1993 года.

Указанные выше основополагающие международные документы в области кооперации в течение более чем 20 лет обеспечивали и обеспечивают сегодня эффективную поддержку предприятий, конструкторских бюро и научных организаций высокотехнологических отраслей промышленности Украины.

Конечно, подавляющая доля операций в области производственной и научно-технической кооперации осуществлялась на взаимовыгодной основе с предприятиями Российской Федерации.

Вместе с тем, в последнее десятилетие начали проявляться определенные трудности в осуществлении кооперационных связей, которые усугубились в связи с известным политическим кризисом в межгосударственных отношениях двух стран.

Следует понимать, что если доля поставок в Российскую Федерацию в общем объеме экспорта украинской машиностроительной продукции составляет около 40 %, то для производства этой доли в Украине используется 60-70, а то и более процентов российских поставок по кооперированному

<sup>1</sup> Международная производственная и научно-техническая кооперация между отдельными хозяйствующими субъектами разных стран представляет собой систематический обмен комплектующими изделиями, узлами, агрегатами, материалами, сырьем, оборудованием, средствами программного обеспечения, специалистами, а также сотрудничество в области проведения НИОКР по избранному тематике на основе разделения труда между партнерами. При этом следует различать это понятие с кооперированным производством. Например, сборка самолета производится на двух заводах, каждый из которых производит свой перечень агрегатов, узлов, поставляемых для выполнения сборки конечного изделия, при этом поставки таких агрегатов, узлов выделяются в отдельный раздел – поставок по кооперированному производству, в дополнение к разделам поставок комплектующих изделий, материалов, полуфабрикатов

производству, комплектующих изделий, материалов и полуфабрикатов.

Такое соотношение характерно и для высокотехнологических отраслей промышленности Украины, включая авиастроение, доля экспорта продукции которого в Россию составляет около 14 % от объемов поставок всей продукции машиностроения (рис. 1).

скую программу развития авиационной промышленности Украины на период до 2020 года, проект которой был разработан еще в конце 2009 года, претерпел до настоящего времени четыре доработки, но так и не был принят. Наличие такой программы позволило бы, по меньшей мере, сохранить авиационную промышленность Украины как наукоемкую

#### ЗАГАЛЬНИЙ ОБСЯГ ЕКСПОРТУ ПРОДУКЦІЇ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ У 2012 Р.

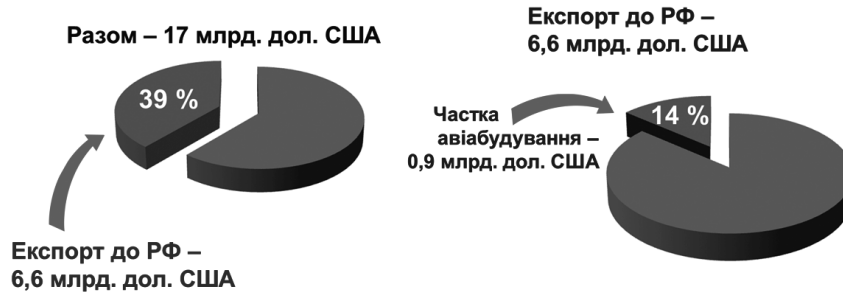


Рис. 1. Структура экспорта украинской машиностроительной продукции в Россию

К примеру, в 2012 году доля российских поставок по кооперированному производству, комплектующих изделий, материалов и полуфабрикатов при производстве одного самолета Ан-148 в Украине составляла около 75 %.

Мы сознательно акцентируем внимание на авиастроении как отрасли, в наибольшей мере сохранившей свой кадровый и научно-технический потенциал среди всех оборонных отраслей промышленности Украины.

Именно авиационная промышленность нашей страны, к которой относятся более 30 производственных и научно-технических предприятий и организаций, и на которую, образно говоря, работают десятки предприятий смежных отраслей промышленности и науки Украины, до настоящего времени сохраняет потенциал для того, чтобы, при наличии системной государственной поддержки, стать одним из локомотивов вывода отечественной промышленности из глубокого кризиса.

Говоря о государственной поддержке, мы исходим из того, что еще никто не отменял существующие законы, как, например, «Закон України про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», утвержденную правительством «Стратегію розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року».

Хотя все мы понимаем, что эти нормативно-правовые акты не выполняются, в частности, из-за того, что не работают механизмы их практической реализации, включая соответствующее финансирование.

В качестве примера можно привести многострадальную государственную целевую научно-техниче-

отрасль в состоянии, обеспечивающем, при определенных условиях, воссоздание полномасштабного серийного производства самолетов и другой авиационной техники в интересах украинского государства.

Однако вернемся к предмету нашей статьи.

Предполагается маловероятным, чтобы в сегодняшних реалиях межгосударственных отношений удалось удержать украинско-российские кооперационные связи, в особенности что касается авиастроения как колоссально затратной отрасли, в наиболее значительной степени зависящей от государства.

Рискнем утверждать, что в ближайшие годы уровень экспорта продукции и услуг украинских авиационных предприятий в Россию будет далек даже от того объема, который был зафиксирован в 2012 году – около 1 млрд долл. США. Их этого возникает задача – компенсировать потери украинских экспортеров.

Что касается уровня украинского экспорта, приходящегося на другие, помимо России, страны, то вряд ли кто-либо рискнет прогнозировать даже его сохранение в ближайшие годы в условиях отсутствия импортных поставок по кооперации из России (помня о том, какова доля российских поставок комплектующих, материалов и полуфабрикатов в производимой украинскими предприятиями продукции). Здесь возникает еще одна задача – заместить импортные поставки комплектующих изделий, материалов, полуфабрикатов из России.

По нашему мнению, решение этих задач, как и многих других, лежит и в плоскости поддержки

развития международной производственной и научно-технической кооперации.

Непременным является тот факт, что украинское авиастроение не в состоянии самостоятельно разрабатывать и производить конечные образцы авиационной техники, будь то самолеты или авиадвигатели. Такую роскошь могут позволить себе сегодня разве что Соединенные Штаты, да и то не на все сто процентов.

В условиях глобальных политических потрясений, в которые ввергнута Украина, задача фактически сводится к вопросу о необходимости коренного изменения схемы международной производственной и научно-технической кооперации путем ее переориентации с российского направления на другие регионы и страны, что по своему масштабу и сложности сродни с реформацией, только кооперационной (рис. 2).



Рис. 2. Возможна ли переориентация кооперационных связей?

Исходя из самой сути кооперации, осуществление кооперационной реформации возможно с участием, как минимум, двух сторон.

Ранее и изначально это, в основном, была российская сторона.

Кто может выступить в этой роли сегодня?

Формально, это могли бы быть предприятия США, Европейского Союза, Китая, однако, с точки

зрения экономической целесообразности, наиболее выгодным был бы вариант переориентации кооперационных связей, в основном, на европейский регион. Это теоретически.

А для того, чтобы оценить такую возможность с практической точки зрения, сегодня очевидно не хватает даже не столько исходных данных, сколько понимания того, возможна ли постановка этой задачи в принципе.

В Европейском Союзе существует и успешно работает собственная схема производственной и научно-технической кооперации в авиастроении, в которой изначально не было места для предприятий Украины как составной части бывшего СССР. Европейская и «советская» (назовем ее так) схемы кооперации не пересекались и работали изолированно. Не в последнюю очередь именно по этой причине не состоялся проект по созданию европейского транспортного самолета FLA на основе проекта Ан-70, возможность которого прорабатывалась в 90-е годы прошлого столетия (рис. 3).

Любая отлаженная система производственно-технического характера не терпит вмешательства инородных тел. В нашем случае, украинские авиастроительные предприятия, работающие в основном по нормативным документам бывшего Советского Союза, не могут в одночасье войти в европейскую схему кооперации. Для этого потребуется достаточно длительный период времени.

Первый шаг в этой направлении сделан – подписано соглашение об ассоциации Украины и Европейского Союза, которое может служить основанием для формирования и реализации следующих этапов по созданию полноценных условий для признания предприятий авиастроения Украины в качестве субъектов, имеющих право на выполнение заказов в рамках европейской схемы производственной и научно-технической кооперации.

К этим условиям следует отнести адаптацию украинских нормативных документов авиационной промышленности к требованиям, принятым в ЕС, сертификацию украинских разработчиков и производителей по европейским нормам, создание



Рис. 3. Проект Ан-70 так и не стал основой самолета А400М.

соответствующей системы подготовки кадров и многое другое.

Однако, соглашение об ассоциации не включает в себя положение об адаптации к европейским нормам технических регламентов Украины в области авиационного строительства. Из этого следует, что вопрос о даже гипотетическом использовании потенциала отечественного авиационного строительства в «общем европейском доме» в правовой плоскости пока не стоит.

Тем не менее, можно было бы пойти по пути получения поддержки от отдельных стран ЕС, играющих ведущие роли в авиационном строительстве, таких как Германия и Франция.

Опыт такого «дискретного» лоббирования интересов отечественной промышленности у нас уже есть – в середине 90-х годов прошлого века президенты Украины и России обратились с совместным обращением к руководителям Германии и Франции относительно рассмотрения возможности сотрудничества в процессе создания нового европейского военно-транспортного самолета с использованием украинско-российского проекта Ан-70. И хотя общий итог такой инициативы был отрицательным, тем не менее, именно обращение на государственном уровне позволило провести уникальную подготовительную работу с участием крупнейших европейских авиационных компаний.

Почему бы не попытаться сегодня, используя в целом благоприятную для нашей страны международную обстановку с точки зрения европейской поддержки европейского пути Украины, обратить

ся к руководству той же Германии и Франции с предложением рассмотреть вопрос о включении украинских авиационных предприятий в европейскую схему производственной и научно-технической кооперации?

Очевидно, что такое обращение не может остаться без реакции, и ведущие европейские авиационные компании получают основание для проработки этого вопроса с украинской стороны.

Не исключено, что, в случае нахождения определенных возможностей по налаживанию украинско-европейской схемы производственной и научно-технической кооперации, будут созданы предпосылки для придания соответствующего импульса по подготовке, в развитие соглашения об ассоциации, международных соглашений в области кооперации, аналогичных соглашениям со странами СНГ и с Россией, о которых шла речь выше.

Понимая, что работа по вхождению в европейскую схему кооперации, при наличии благоприятных условий, может потребовать как минимум 5–10 лет, в течение которых необходимо будет каким-то образом поддерживать производственную деятельность предприятий, уже сегодня должны быть найдены решения для первоочередных задач, к некоторым из которых следует отнести:

1. Развернуть работу по гармонизации нормативной документации, используемой при разработке и производстве авиационной техники в Украине, с европейскими требованиями (возможные направления работ представлены на рис. 4).

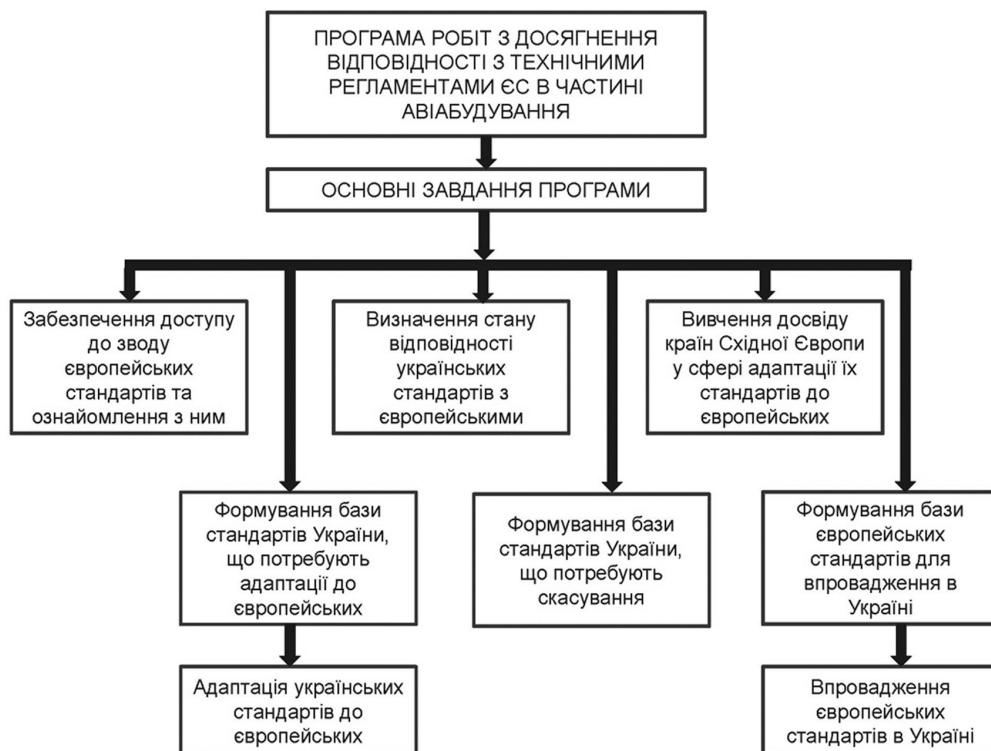


Рис. 4. Проект Ан-70 так и не стал основой самолета А400М.



Эта работа должна была бы включать в себя изучение документации ЕС касательно управления жизненным циклом продукции, направленное, в конечном итоге, на адаптацию к ней соответствующих нормативных документов Украины. Скорее всего, такую работу невозможно будет провести без предварительного подписания международного соглашения между уполномоченными органами ЕС и Украины.

Мы должны понимать, что подписание соглашения об ассоциации означает не просто европейский выбор, но и принятие на себя обязательства «играть» по европейским правилам и нормам, в том числе и в высокотехнологических отраслях, к коим в первую очередь относится авиастроение.

2. Провести ревизию состояния отечественной авиационной промышленности, с учетом представших перед ней современных вызовов, на предмет ее кадрового и научно-технического потенциала, имея в виду и задачу оптимизации этого потенциала под потребности рынка.

3. Определить потребности государственных структур (министерств обороны, внутренних дел, чрезвычайных ситуаций и др.) в авиационной технике украинского производства с учетом реальных возможностей госбюджета на период ближайших 5–10 лет.

4. Оценить реальные возможности украинских авиастроительных предприятий по занятию ниш

коммерческих рынков авиационной техники и достижению конкурентных преимуществ по основным технико-экономическим показателям, включая «цена–качество».

5. Провести анализ импортных поставок для обеспечения авиастроительного производства в Украине с точки зрения определения возможности их замещения.

6. Определиться с источниками и механизмами компенсации потерь от падения экспортных поставок украинской авиационной техники в Россию, которые могут составить до 1 млрд долл. США в год.

Завершить эту статью хочется на оптимистической волне. Постановка и решение всего комплекса задач в области кооперационной реформации, в силу того, что авиационная промышленность является наиболее наукоемкой и затратной высокотехнологической отраслью, на наш взгляд, требует непосредственного руководства и участия со стороны государства. Надеемся, что правительство новой Украины найдет возможности для этого.

Тем временем, в составе центральных органов исполнительной власти нет структур, занимающихся вопросами авиационной отрасли...

#### Литература:

- [1] Статистическая информация Государственной службы статистики Украины, <http://www.ukrstat.gov.ua/>

*Krivos G.A., Shulepov V.N.*

Ukrainian Research Institute of Aviation Technology, JSC. Ukraine, Kyiv

### REFORMATION OF COOPERATION – PROSPECTS

*This paper reviews some issues of further development of Production and Science and Technology Cooperation in High Tech branches of Ukrainian industry taking into account arising global political changes.*

*Keywords:* reformation of cooperation; production cooperation; science and technology cooperation; aircraft industry

#### References

- [1] Statisticheskaja informatsija Gosudarstvennoj sluzhby statistiki Ukrainy, <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (In Russian)