



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 кооперации¹ 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

¹ 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.

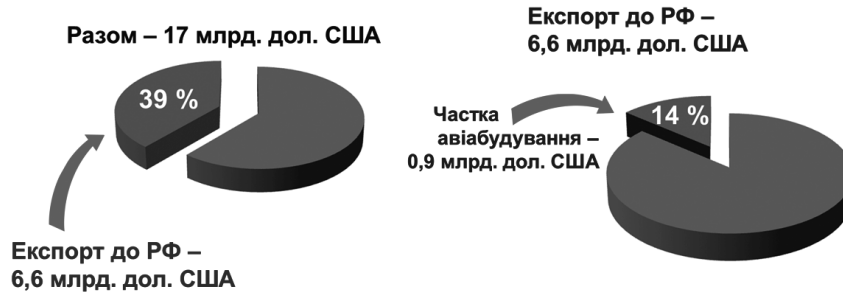


Рис. 1. Структура экспорта украинской машиностроительной продукции в Россию

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).

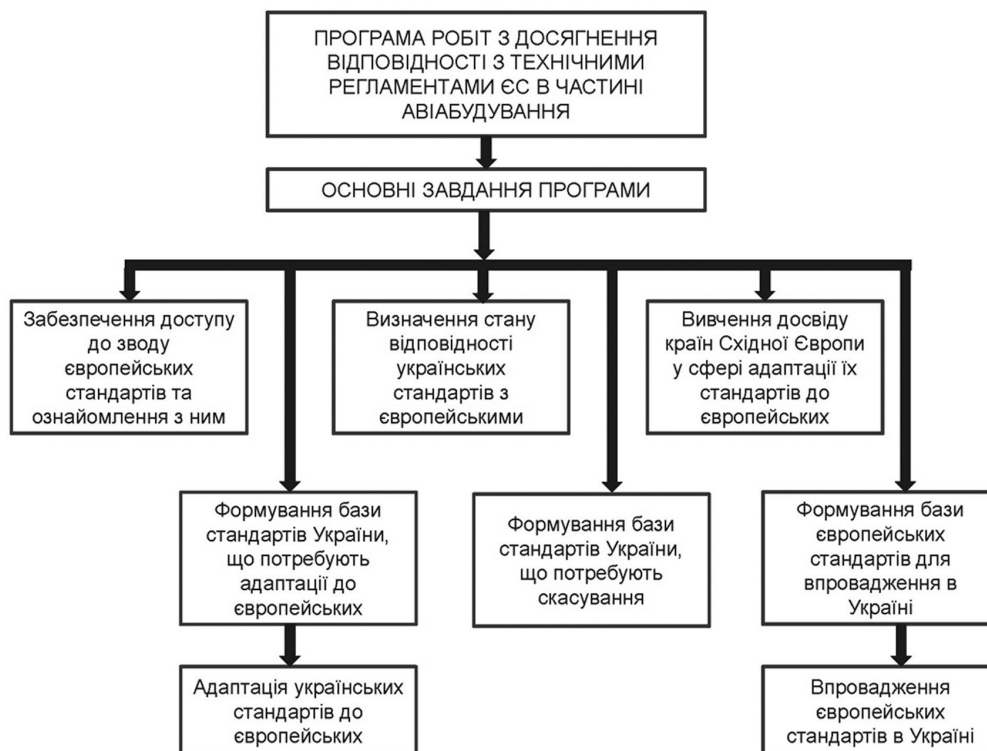


Рис. 4. Проект Ан-70 так и не стал основой самолета А400М.

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)