

# За авіакадри

“Человек полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума”

М. Є. Жуковський



НАЦІОНАЛЬНИЙ АЕРОКОСМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМ. М. Є. ЖУКОВСЬКОГО «ХАРКІВСЬКИЙ АВІАЦІЙНИЙ ІНСТИТУТ»

Газета виходить з жовтня 1930 р.  
Випуск відновлено в березні 1998 р.

## ПЕРШИЙ ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ З'ЇЗД АВІАБУДІВНИКІВ



**14 серпня закінчив свою роботу перший в історії Всеукраїнський з'їзд авіабудівників, який було організовано за підтримки Асоціації підприємств авіаційної промисловості «Укрaviaпром», Об'єднання організацій роботодавців авіаційної промисловості України, Профспілки авіабудівників України та за активної участі Харківської обласної державної адміністрації.**

**Метою скликання з'їзду була гостра необхідність спільного напрацювання першочергових кроків з порятунку авіабудівної галузі та привернення уваги органів державної влади й суспільства до кризових явищ у ній.**

**У роботі Всеукраїнського з'їзду авіабудівників узяли участь Віце-прем'єр-міністр України Міністр з питань стратегічних галузей промисловості України Олег Уруський, голова Харківської обласної державної адміністрації Олексій Кучер, керівники підприємств, народні депутати України, представники навчальних закладів, промислових підприємств і галузевих профспілок.**

**Пропонуємо до вашої уваги скорочені доповіді й коментарі деяких учасників з'їзду.**

### Олексій Кучер, голова ХОДА

«Трохи більше місяця пройшло, як ми зустрічалися в перший раз, і з'їзд не був закритим, тому що ми тоді не мали змоги вирішити багато які питання. Що відбулося за цей період? Було створено профільне міністерство. Сьогодні у нас фактично є Віце-прем'єр-міністр у промисловості.

Ми побачили, наскільки людина, виходець із промислового комплексу, знаходиться «у предметі». Ми побачили, наскільки міністр опікується цією галуззю. І це – важливі сигнали, які, на мій погляд, приведуть нас до того, що ми зможемо «витягнути» авіаційну галузь із того піке, у якому вона перебуває вже тривалий час.

Ми своїм харківським регіональним колективом вже працюємо над тим, щоб у нашому регіоні було створено промисловий кластер. Нещодавно Харківську область відвідував спікер парламенту. Йому передано проект закону, над яким працювали наші вчені і юристи, для того щоб ми створили на території Харківського регіону особливу зону. Я думаю, що якщо ми далі будемо потужно так рухатись – у нас усе вийде».



### Микола Нечипорук, ректор ХАІ

«Без поповнення молоддю перспективи в авіабудуванні не буде!

Ми сьогодні готуємо і конструкторів, і технологів, і експлуатаційників, і ремонтників. Але останнім часом усе менше абітурієнтів бажає здобути технічні спеціальності, бо молодь хоче відразу піти на роботу й отримувати гарну зарплатню. А можливостей їм працювати за фахом зараз майже немає! Вони читають газети, дивляться теле-

візор, переглядають певні веб-сайти, розуміють ситуацію, і після цього в них не виникає бажання поступати на технічні спеціальності, більше того – в аерокосмічній галузі.

Нам потрібно формувати контингент студентів, який би прийшов на зміну людям похилого віку, які ще в міру свого здоров'я – нехай ще працюють довго – повинні навчити працювати молоде покоління. З огляду на це є певні проблеми.

Передусім слід зазначити, що до нас приходять молоді люди, база фундаментальних наук котрих вже не відповідає суровим вимогам аерокосмічного університету. Дуже часто системне вивчення фізики й математики підміняється зусиллями репетиторів, які готують вступників виключно до тестування — трохи закріпили матеріал, склали тести та й поступили. А ми в університеті вимушені проводити додаткову роботу, підтягуючи першокурсників з фізики, математики й іноземної мови, яку бакалаври повинні обов'язково знати при вступі до магістратури. Ми тестуємо студентів за рівнем знань, відповідно створюємо групи й організуємо заняття, хоча це повинна робити школа. Окрім того, годин навчання стало значно менше, тоді як з підприємств нам постійно надсилають багато заявок на кшталт «дайте нам конструкторів», «дайте нам технологів».

Продовження на сторінці 2



У минулому з промисловими компаніями у ХАІ був тісний зв'язок за науковим напрямом. Вони замовляли розробки, фінансували їх і отримували відповідну якісну роботу. Зараз подібного майже немає – ми більше грошей отримуємо від держави. Наприклад, аеродинамічний комплекс ХАІ, єдиний такого рівня в Україні, функціонує і може виконувати багато робіт. Ми переймаємося розвитком інновацій на державному рівні. Близько трьох тижнів тому відстояли свою позицію, і нам погодилися виділити 76 млн грн на модернізацію надзвукової аеродинамічної труби Т-6 терміном на 4 роки.

Я щиро вдячний усім керівникам галузі й державних уста-

нов за ту невпинну підтримку, яку ви надаєте аерокосмічним навчальним закладам, і впевнений, що сумісними зусиллями ми досягнемо високого рівня підготовки кадрів.

Зауважу, що за 90 років ХАІ випустив близько 100 тисяч спеціалістів, серед яких на чолі провідних підприємств світового аерокосмічного комплексу – понад 400, провідних фахівців машинобудування, авіа- і ракетобудування – понад 5000, лідерів аерокосмічної науки – понад 300, державних, політичних і суспільних діячів – понад 200, керівників державних університетів України – 7, Героїв України – 4, Героїв Соціалістичної Праці – 15».



**Олег Уруський, Міністр з питань стратегічних галузей промисловості України**

«Безперечно, назва новоствореного міністерства багато в кого викликає запитання. А що буде належати до стратегічної галузі промисловості? Міністерство буде опікуватися всіма проблемами промисловості чи тільки обороною промислового комплексу?

Під цією назвою слід розуміти те, що на кожному етапі свого розвитку країна буде вирішувати, які саме галузі промисловості є для неї стратегічними. На одному етапі, сьогодні, це промисловий комплекс, енергомашинобудування, на іншому етапі це може бути хімічна або металургійна промисловість. Просто пріоритети будуть змінюватися.

Що планується найближчим часом? Міністерство знаходиться на стадії становлення. Нам необхідно розробити нормативно-правові документи, затвердити структуру, увійти в бюджетний процес, перейняти частину функцій у міністерства економіки.

Ми маємо повну підтримку президента й прем'єр-міністра України в цих питаннях, тому сподіваюся, що їх буде оперативно вирішено максимум до середини жовтня. Ми стоїмо на порозі серйозної реформи, і я сподіваюся, що знайду підтримку й серед присутніх тут авіабудівників.

Насамперед трансформації мають стосуватися державного концерну «Укроборонпром» і підприємств Державного космічного агентства України. Ці підприємства буде поділено на кілька груп, інші – за п'ятьма профільними напрямками, які буде об'єднано в холдингові компанії: бронетехніка, високоточне озброєння, суднобудування, радарні системи, спецхімія та боєприпаси.

Як ви бачите, я не називаю тут підприємства авіаційної галузі, тому що є таке бачення і є така думка, щоб дві високотехнологічні галузі України – авіаційну й ракетно-космічну промисловості – об'єднати під однією егідою в державний холдинг. Планується,

що до нього ввійде новостворений холдинг «Антонов», до складу якого, у свою чергу, увійдуть підприємства авіаційної галузі. Усіх їх буде корпоратизовано.

Наступний холдинг – це холдинг «Авіаремонт», де буде задіяно всі наші авіаремонтні підприємства, і холдинг Ракетно-космічний центр «Південний», до якого ввійдуть всі підприємства, які сьогодні належать до аерокосмічної галузі України. Поки це умовні назви, і їх буде скориговано.

Окреме питання – це ДП «Івченко-Прогрес». Воно не може входити до холдингу «Антонов» через зрозумілі причини, тому це питання буде вирішуватися окремо. Далі ми зробимо вибір стосовно долі АТ «Мотор Січ» також, тому що воно нерозривно пов'язане з «Івченко-Прогрес».

Зрештою ці дві керівні холдингові компанії, оборонні системи й аерокосмічні системи України будуть перебувати в полі зору міністерства. Воно, на моє переконання, має мінімально втручатися в господарську діяльність підприємств – це все повинні робити керівні компанії.

Протягом найближчих року-двох ми повинні все це з вами зробити й закінчити: на це налаштовані президент України, прем'єр-міністр, і, наскільки я розумію, переважна більшість народних депутатів. Найближчим часом, я сподіваюся, уряд зможе затвердити концепцію державної програми розвитку авіаційної промисловості, про яку сьогодні буде говорити Георгій Олексійович більш детально. Вона перебуває на останньому етапі узгодження...

Безперечно, програма – це тільки частина того, до чого повинні ми з вами прийти. Головне – ми з вами повинні вийти на такий рівень випуску літаків, щоб стати знову повноцінною авіаційною країною. І в цьому сенсі маємо великі на сьогоднішній день запитання до державного підприємства «Антонов», яке є в нас локомотивом всіх перетворень, до його менеджменту.

Хочеться, щоб саме «Антонов» переглянув свої підходи до організації роботи. Усі прекрасно знають, що якби не авіалінії «Антонова», то на сьогоднішній день ситуація була б набагато гіршою. Вони дають змогу підтримувати підприємство на плаву й забезпечувати заробітною платою працівників. Але цього мало: треба, щоб на виході був конкурентоспроможний продукт.

Зрештою ми повинні відійти від функціональних розділів підрозділів, тому що ні на «Боїнгу», ні на «Аеробусі» ніхто не говорить про Генеральних конструкторів. Ми тепер спільно, усі разом будемо вирішувати ті складні завдання, які перед нами стоять, і рухатися вперед, забезпечувати насамперед нормальне життя наших громадян, щоб авіаційна промисловість була не тільки локомотивом, а й взірцем з огляду на середню заробітну плату тих працівників, які зараз залишилися на наших заводах, підприємствах, інститутах».

**Анатолій Кінах,  
Президент УСПП**

«Сьогодні в Україні немає сучасної комплексної промислової політики, що призводить до дуже серйозних наслідків: деіндустріалізації, загрози втрати трудового кваліфікованого персоналу й значної частини наукомістких, технічно складних розробок.

За 7 місяців поточного року зменшення обсягу промислового виробництва становить приблизно 9 %, але в галузі машинобудування – майже вдвічі більше: 17 %. Ми розуміємо, наскільки це серйозно.

Ми повинні зараз максимально об'єднати зусилля, щоб у стислі терміни затвердити положення про міністерство з його головними функціями й структурою, залучити кваліфіковані кадри та вийти на конкретні стратегічні нормативні документи, які стосуються в тому числі затвердження стратегії промислового розвитку України. Важливо, щоб у складі уряду було створено

урядовий комітет з питань промислового сектору.

Що стосується «Укроборонпрому»... Концерн «Укроборонпром» – це квазідержавна структура, яка після створення суттєво погіршила всі умови розвитку нашої економіки. Вона остаточно ліквідувала галузеву специфіку. Усі спроби керування активами й фінансовими потоками призвели до того, що «Укроборонпром» сьогодні є баластом. Однозначно, його має бути ліквідовано як кластер.

Я також хотів би наголосити на факторі часу. Він для нас має одне з вирішальних значень. Але не просто фактор часу, а фактор часу з урахуванням політичної волі. Не може бути, щоб ті державні замовлення, які формуються за рахунок усіх платників податків, фінансували робочі місця за рубежом.

Як можна допустити, коли замість пошуку економічних обґрунтувань, пошуку оптимального балансу інтересів, глибини локалізації ми закуповуємо патрульні катери в США? А це понад 600 мільйонів доларів. Вертольоти – з Франції. Половина з них – «секонд-хенд», тоді як «Мотор Січ» без жодної бюджетної гривні вже відбудував цю підгалузь. Трамваї – з Польщі, локомотиви – з Америки, поїзди – з Південної Кореї, і я міг би продовжити цей перелік. Це абсолютно неприпустимо!

Ми зобов'язані об'єднати наші зусилля, нашу волю, наш досвід і нашу відповідальність, щоб цей шанс, який сьогодні у нас з'явився, ми ні в якому разі не втратили.

**Вячеслав Богуслаєв, Президент АТ «Мотор Січ»**

«Зараз триває революція в матеріалах. Спочатку нам необхідно використовувати здобутки вишів, усе те, що стосується жароміцних, гібридних, композитних матеріалів. Не можна говорити, що в нас нічого немає: київський, харківський, запорізький і дніпропетровський інститути сьогодні багато чого виробляють. Приємно бачити, що в абітурієнтів усе ще є інтерес до технічних дисциплін і наукомістких галузей промисловості.

Що нам заважає? Нічого ми не підніmemo, якщо не буде коштів. Нацбанк створив такі внутрішні документи, за якими сьогодні комерційні банки не можуть надати кредитів на довгий термін під «зручні» проценти. Не можуть! Сьогодні валютний контракт, який ми пропонуємо комерційному банку, не є залоговим інструментом.

Я багато разів сам був у Національному банку й державних банках. Упровадили якісь квоти. Якщо ти укладаєш контракт на 20 млн, вони кажуть: «Пробачте, у нас на ваше підприємство квота становить лише 500 тисяч». Які квоти? Ми «бігаємо» по країнах, де ще є інтерес до української продукції, і готові сьогодні заробляти в 2–3 рази більше, ніж це дозволяють нам робити.

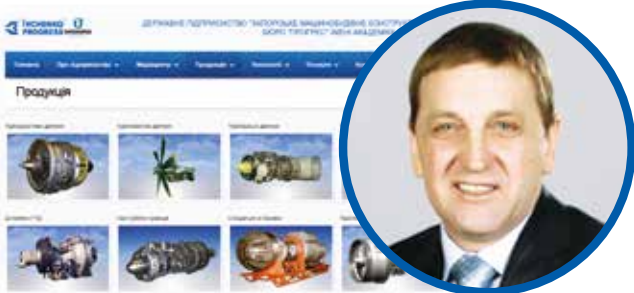


Ми працюємо з приватними КБ і державними серійними заводами. Багато хто не хоче використовувати бюджетні кошти. Якщо візьмеш 10 мільйонів гривень з'відти, то гарантовано забезпечити собі відвідування постійних перевірних комісій. Починаємо шукати, де взяти гроші, щоб розробити агрегат або систему керування».

**Ігор Кравченко, Генеральний конструктор  
ДП «Івченко-Прогрес»**

«За останні п'ять років ми разом з ДП «Антонов» тісно співпрацюємо в межах програми з глибокої модернізації «Руслана»: це наш перший напрям. Зараз ми вже встановили один двигун Д-18Т серії 3М, який повністю відповідає світовим стандартам за критерієм екологічності, а також створює менший шум порівняно з іншими моделями. Ми сподіваємося, що саме з цією модифікацією двигуна літаки «Руслан» пролітають щонайменше 20 років. Я думаю, що наступного року перший «Руслан» уже буде у нас в експлуатації, і далі щороку буде «виходити» по одному літаку. До речі, ми залучили наших зарубіжних партнерів, які інвестували в цей проект.

Продовження на сторінці 4





Другим напрямом є літак Ан-178. Ми вважаємо, що він є дуже перспективним. Зараз ми створюємо сім'ю двигунів Д-436ФМ. Цей мотор можна також буде встановити на модифікації невібагливого й надійного літака Ан-158, який працює в тих умовах, у яких не працює західна техніка.

З 2012 року розробляємо двигун АІ-28, який буде мати на 15–20 % меншу витрату палива й створювати на 10–12 дБ менше шуму. Ми його робимо за свої кошти, але проект не вдасться підняти без втручання держави. Це велика робота, але це й нове покоління моторів. Десь 12 % робіт ми здійснили разом з АТ «Мотор Січ». Увесь проект коштує приблизно 300 мільйонів доларів. Якщо буде фінансова підтримка, то за сім років ми зможемо вивести цей двигун на ринок.

Останнім часом ми тільки й живемо за рахунок експорту. У нас замовляють АІ-322 та АІ-322Ф, який встановлюється на китайських літаках L-15. Ми зараз робимо модифікацію двигуна для БПЛА й українського навчально-бойового літака. Приблизно через два роки роботи буде завершено. Такі двигуни потрібні для нашої авіації.

Ще одним напрямом для нас є виготовлення двигунів для авіації загального призначення, для малих літаків, для безпілотників. На жаль, тут ми також співпрацюємо із зарубіжними партнерами. Як ви знаєте, уже два турецьких літаки й один австрійський оснащено нашими двигунами з потужністю 400–800 к. с.

Ми здатні створювати літаки в Україні! Наше підприємство готове постачати двигуни».



## **Олександр Лось, Президент ДП «Антонов»**

«Я часто казав, що Київ – це душа й серце України, Харків – її розум. Для мене Харків – рідне місто, я працюю тут уже 20 років. І за весь цей час нам з Віктором Васильовичем Поповим удалося відтворити вітчизняну школу систем керування: те, чого в Україні не було.

Починаючи з 2014 року «Антонов» утратив свої традиційні ринки збуту. І до цього часу відбувається пошук цих ринків і відновлення свого місця у світовій системі розподілу праці в авіаційній галузі. Виробляти літаки – це мало. Їх ще слід кудись і комусь продавати. А це вже державна політика, причому вищого рівня.

Сьогодні тільки літак Ан-178 перебуває на завершальній стадії перепроєктування. Він стане першим літаком уже нової конфігурації. Тільки після цього можна буде казати про початок збуту літака як товару, а не декларації того, що ми зараз добудує-

мо 10 літаків Ан-158, які стоять у цеху. Обладнання досі немає. Ми ще навіть не розпочали цей етап.

За кілька років мені особисто вдалося напрацювати альтернативні ринки. Сьогодні є велика зацікавленість Туреччини в закупівлі літаків Ан-178. Я його презентував ще 2018 року на виставці в Анталії. Літак викликав фурор завдяки тому, що він посідає нішу не важких і не легких літаків, а середніх, які «прикривають» ці два класи, і не конкурує, наприклад, з КС-390 або С-130, про що помилково іноді заявляють.

Які наступні кроки? Наступний крок – це літак Ан-188. Це вже важкий військово-транспортний літак, який має замінити Іл-76. Я покладаюся на міністерство, на пана Віце-прем'єра, який допоможе відрегулювати політику партнерства й кооперації.

Щодо Харківського авіаційного заводу: мені завжди було болісно чути про наміри його зупинення. Саме тому я запропонував включити ХАЗ до виробничої кооперації стосовно літака Ан-178. Ми вже закладаємо шість машин. Наприклад, Харків може скласти фюзеляж цього літака. У «Антонова» спеціалізація, яка була ще до 2014 року: ми виробляємо для нього крило. Це потрібно терміново почати робити.

У майбутньому, коли ми в Києві перейдемо до освоєння широкофюзеляжного літака Ан-188, то я вважаю, що можна повністю передати на харківське підприємство виробництво середнього літака Ан-178. Тоді буде зрозумілою кооперація в межах нашого майбутнього холдингу».

## **Сергій Задорожний, Генеральний директор Харківського авіаційного заводу**

«Насамперед хочу подякувати нашій обласній адміністрації на чолі з губернатором за всю титанічну роботу, яка проводиться, не побоююся цих слів, для спасіння нашого підприємства. І візит прем'єр-міністра був підтвердженням цього.

Перспектива у підприємства має бути одна — лише серійний випуск продукції! Однак ХАЗ має лише два сертифіковані типи літаків: Ан-140 і Ан-74. Для цих двох машин на заводі є все необхідне оснащення. Якщо ми говоримо про якийсь третій продукт, то, таким чином, автоматично ставимо хрест на цих двох літаках.

Я розумію, що сьогодні відповідно до програми імпортозаміщення перед ДП «Антонов» є завдання стосовно Ан-178, Ан-158, Ан-148. І ми вже проводили такі роботи, хоча й з іншими фірмами. Я вважаю, що це треба розглянути. До того ж, суми й терміни не такі вже й великі».





**Георгій Кривов, голова правління ПАТ «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології»**

«Існує світова практика розвитку авіабудування. Ті держави, які підтримують цю галузь, реінвестують близько 12–15 % прибутку від неї.

Наукомісткі напрями повинні мати постійне реінвестування, інакше вони поступово перестають розвиватися.

Сьогодні ми маємо велику проблему відставання в інвестиційному розвитку. А відставання в інноваціях – це знищення власної конкурентоспроможності.

З метою виправити ситуацію було створено програму відповідно до регламенту Кабінету Міністрів України, якій передувала стратегія розвитку авіабудування, розроблена 2018 року. Її спочатку не вдалося реалізувати, але за підтримки ентузіастів, у тому числі з «Укроборонпрому», її було скориговано й адаптовано.

Стратегія має великий план заходів, який складається із 17 позицій. Одна з них – програма НДДКР, яку ми намагаємося надати уряду для затвердження, щоб вона дала змогу розвиватися авіабудуванню.

Відповідно до програми ми маємо шість напрямів використання бюджетних коштів: «літальні апарати», «двигуни», «системи й агрегати», «стандартизація», «соціально-кадровий» і «правовий» напрями. За цими напрямками розроблено 93 проекти.

У межах програми є мета створення сучасної промисловості завдяки збереженню базових компетенцій, підвищенню конкурентоспроможності, покращанню техніки через зменшення шкідливих викидів в атмосферу, зменшенню рівня шуму. У програмі передбачено спільне паритетне фінансування як з боку промислових підприємств, так і з боку бюджету.

Програма є документом, який має бути подано в Кабмін. Ми будемо раді будь-яким зауваженням, будемо готовими до перероблення».

## ПЕРШИЙ ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ З'ЇЗД АВІАБУДІВНИКІВ (ДРУГИЙ ЕТАП) РІШЕННЯ

м. Харків

14 серпня 2020 року

*Продовжуючи свою роботу та беручи до уваги створення Міністерства з питань стратегічних галузей промисловості України, а також призначення Віце-прем'єр-міністра України - Міністра з питань стратегічних галузей промисловості України,*

**Перший Всеукраїнський З'їзд авіабудівників України вирішив:**

**1. Забезпечити реалізацію Резолюції Першого Всеукраїнського З'їзду авіабудівників України від 27.06.2020 року.**

**2. Забезпечити оперативне виконання рішень новоствореного Міністерства щодо розробки та реалізації державної політики в галузі аерокосмічної промисловості.**

**Звернутися до Кабінету міністрів України з пропозицією щодо створення при КМУ міжгалузевої Авіаційно-космічної колегії.**

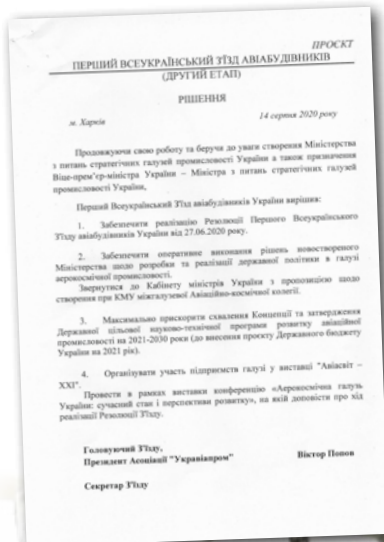
**3. Максимально прискорити схвалення Концепції та затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021–2030 роки (до внесення проекту Державного бюджету України на 2021 рік).**

**4. Організувати участь підприємств галузі у виставці «Авіасвіт - XXI».**

**Провести в рамках виставки конференцію «Аерокосмічна галузь України: сучасний стан і перспективи розвитку», на якій доповісти про хід реалізації Резолюції З'їзду.**

**Головуючий З'їзду, Президент Асоціації "Укрaviaпром"  
Секретар З'їзду, представник ЦК Профспілки**

**Віктор Попов  
Каріна Плахова**





## ПЕРШИЙ ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ З'ЇЗД АВІАБУДІВНИКІВ ВІДГУКИ ПРО ЗАХІД



**Олександр Жданов,  
Герой України, заслужений  
машинобудівник України**

«Усеукраїнський з'їзд авіабудівників було проведено в надзвичайно важливий момент в історії галузі, яка зараз перебуває в кризовому стані. Далі затягувати із цим заходом не було сенсу. На з'їзді не тільки визначили проблемні питання, але й запропонували дорожню карту першочергових кроків для виходу із кризи. Це насамперед необхідність якнайшвидше вилучити підприємства авіапрому зі складу ДК «Укроборонпром», який за весь час свого існування абсолютно нічого не дав їм, а тільки забрав у підприємств суттєві кошти на своє утримання. До того ж, «Укроборонпром» постійно всі роки супроводжував шлейф корупційних скандалів. Ця структура не тільки не дає змоги розвиватися авіаційній галузі, а, навпаки, заважає.

Друга проблема – це те, що немає державної програми розвитку галузі. Уже 10 років у нас її не затверджують через різні причини. Але ми сподіваємося, що незабаром це зміниться.

Збільшення обсягів реалізованої продукції дасть змогу суттєво збільшити й надходження податків до держбюджету. Якщо подивитися на бюджетні витрати за останні 10 років, то можна побачити, що в нас є кошти на будь-що, тільки не на галузь, яка дає високу додану вартість і забезпечує мультиплікаційний економічний ефект: одне робоче місце в авіапромі створює 10–12 робочих місць (за деякими даними, навіть до 50 робочих місць. – Ред.) в інших галузях».

**Михайло Погорєлов,  
голова ПО ПАУ на ХДАПП**



«Съезд показал, что у всех его участников есть единое понимание процессов, которые сейчас проходят в нашей отрасли, всей глубины проблем и кризисного положения, а также антикризисных мер, которые необходимо срочно предпринимать. Когда я ехал на съезд, то был убежден в том, что он нас объединит еще сильнее, что наконец-то не только в Профсоюзе авиастроителей Украины, но и среди руководителей предприятий будет полное взаимопонимание».

**Євген Морозенко,  
голова ради директорів  
ПАТ «Дніпропетровський  
агрегатний завод»,  
народний депутат  
України VII скликання**



«Авиационная отрасль находится в критической ситуации. Мы перестали строить самолеты. Они практически уже не летают. Как выживать в этой ситуации? Об этом и была речь на съезде. Все принимали в его работе активное участие. Совместными усилиями разработали документ съезда, в котором определены первоочередные шаги. Понятно, что без поддержки государства отрасли не выжить. Нам нужен ее «перезапуск». Потеряют такую отрасль Украина просто не имеет права. Лишь избранные страны могут строить свои самолеты. Они дорожат этим. Мы имеем такой потенциал. Мы имеем моторостроительный завод, серьезную проектную школу по двигателестроению, самолетостроительные и агрегатные заводы, конструкторские бюро и т. д. Это практически полный цикл изготовления летательных аппаратов. Но это всего лишь потенциал. Его еще надо реализовать на практике. И государство, на мой взгляд, должно здесь быть помощником. Ведь развитие отрасли даст колоссальный синергетический эффект.

Авиапром – наукоемкая отрасль, которая создает огромное количество рабочих мест. Это престиж государства. Уровень его технологического развития, его визитная карточка. Когда мы видим, как летит «Мрия», нас одолевают восхищение и восторг, а еще – гордость за нашу страну. И мы не должны все это потерять. Съезд – это один из последних шансов спасти отрасль».

**Леонід Шаповалов,  
голова ПО ПАУ ПрАТ «ВАЗ»,  
депутат Вовчанської міської  
ради Харківської області**



«Ситуация в отрасли чрезвычайно тяжелая и надежд на то, что удастся быстро ее исправить, с каждым днем все меньше. Поэтому мы приехали на этот съезд, чтобы попытаться выработать план действий и обратить на проблемы отрасли внимание высших лиц государства».



## А. К. МЯЛИЦА РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ОТРАСЛИ

*Закончился первый съезд авиастроителей Украины. Он знаменателен уже тем, что удалось консолидировать не только высший менеджмент аэрокосмической отрасли, но и общественность, государственные органы власти, профсоюзы, журналистский корпус. Сегодня уже создано Министерство по вопросам стратегических отраслей промышленности, сформирована его структура и идет кадровое наполнение. Именно этому министерству придется непосредственно заниматься реформированием аэрокосмической отрасли, стратегия развития которой сейчас на рассмотрении в Министерстве экономики, а программа выхода из кризиса формируется и должна быть рассмотрена и утверждена в ближайшее время на заседании правительства.*

*Обсудить итоги первого Всеукраинского съезда авиастроителей, который проходил в два этапа (27 июня и 14 августа) в г. Харькове, я пригласил в пресс-службу ХАИ А. К. Мялицу, который длительное время занимал различные ответственные посты в украинской авиационной промышленности, прошел путь от рабочего до директора авиазавода, работал министром, советником премьер-министра, возглавлял ГСК «Национальное объединение «Антонов».*

*Лауреат Государственной премии, заслуженный машиностроитель, Герой Украины, почетный профессор ХАИ Анатолий Константинович, как никто, владеет вопросом, а глубина и обширность его профильных знаний не позволяют усомниться в верности экспертных оценок.*

**Анатолий Константинович, в большинстве докладов сквозит тревога за аэрокосмическую промышленность, а некоторые делегаты даже опасаются, что съезд – это один из последних шансов сохранить отрасль. Насколько серьезна ситуация, не прошли ли мы уже точку невозврата?**

Сейчас в тяжелейшем состоянии находится не только наша аэрокосмическая отрасль, но и вся промышленность страны. Считаю, что к такому положению дел привел ряд ошибок, одна из которых – упразднение Министерства промышленной политики. Я заведовал этим учреждением до 2004 г. и прекрасно знаю, насколько тесно приходилось нам работать со всеми государственными структурами. Мы лоббировали интересы страны не только на международном уровне, но и по всем ведущим направлениям, координировали усилия множества специалистов и структур внутри страны. Легкая промышленность, сельхозмашиностроение, металлургия, судостроение, авиационная и космическая промышленность – везде стояли хорошо подобранные высококвалифицированные специалисты. И результат был соответствующий. Сейчас в это тяжело поверить, но в начале 2000-х Украина была одной из самых быстрорастущих экономик мира, прирост ВВП достиг рекордной за все время независимости величины 12 % в год, а средняя зарплата увеличилась на 28 %. В то время Украину называли «европейским экономическим тигром».

К нынешним плачевным результатам привело и недостаточное внимание к кадровым вопросам. Чехарда в руководстве на нашем авиационном флагмане АНТК «Антонов», смена политики управления промышленным и оборонным кластерами в итоге привели к тому, что уже сами предприятия пытаются организовать собственное спасение путем выдвижения инициативы снизу, примером чего и может служить настоящий съезд.

Научный, производственный и интеллектуальный потенциал аэрокосмической промышленности Украины – плод труда нескольких поколений. Его чрезвычайно сложно было



создать в свое время нашим предшественникам, но столь же сложно его будет и разрушить потомкам. Пока сохранены производственные мощности и не утрачена способность восполнять естественную убыль специалистов, до тех пор существуют все шансы на возрождение отрасли. И это прекрасно продемонстрировал прошедший съезд.

Я лично очень благодарен президенту Ассоциации «Укрaviaпром» В. В. Попову и главе Профсоюза авиастроителей Украины Я. В. Жугавичу, которые выступили с инициативой придать авиационной отрасли то значение, которое оно должно иметь в государстве. Ведь одно рабочее место в аэрокосмической отрасли производит до 50 рабочих мест в смежных областях, а один доллар инвестиций возвращается в экономику с 29-кратным рычагом.

**Подготовка даже высококвалифицированного рабочего для аэрокосмической промышленности занимает от 5 лет, а инженера и того больше. Логично предположить, что индикатором назревающих перемен в отрасли может служить упреждающая форсированная подготовка специалистов для нее. Каково Ваше мнение о роли и месте высшей школы в данной ситуации?**

Для сложных технических систем, к которым, несомненно, относится и аэрокосмическая отрасль, подготовка специалистов всегда является приоритетной уже на стадии предварительного проектирования. К примеру, как только было подписано соглашение о намерениях строительства АЭС, так сразу же Беларусь направила своих людей на обучение в про-



фильные иностранные учебные заведения с последующей их стажировкой на действующих однотипных станциях. Прошло 9 лет, и к моменту запуска АЭС была полностью укомплектована местными специалистами.

В конце 60-х Индия закупила лицензию и начала у себя строительство завода по выпуску самолета МиГ-21. Одновременно с началом строительства индийцы занялись обучением людей, которым предстояло на нем работать. Аналогичная ситуация была и с Ираном, в котором мы одновременно строили завод по выпуску Ан-140 и готовили для него специалистов.

Это примеры государственного подхода. У нас же пока я такого не наблюдаю. Мало того, мы теряем время. Учебные заведения выпускают «выпускника». Специалистом, Инженером с большой буквы его формирует уже предприятие, реальное большое дело. Сейчас разворачивается очень перспективное, на мой взгляд, направление дуального образования, застрельщиком которого выступает ХАИ, а родоначальником является О. К. Антонов. С помощью дуального образования социализацию с передачей прикладных, конструкторских и технологических подходов на конкретном предприятии (то, что иногда называют «школой») можно проводить еще в стенах университета. Но старые специалисты уходят – время берет свое. И скоро просто физически не останется носителей «школы».

Скептики возразят, что сейчас рулят IT-технологии, и один с Солидом (SolidWorks – программный комплекс САПР. – Ред.) заменяет целый конструкторский отдел с кульманами. Все это верно, когда речь идет о рутинных инженерных задачах. И у нас сейчас уже много учебных заведений, способных буквально завалить рынок специалистами подобного класса. Но высококлассного аэрокосмического инженера, востребованного на мировом рынке труда и способного действительно творить будущее, а не ремесленничать, можно взрастить исключительно в узкоспециализированной и весьма специфичной среде элитного учебного заведения. Таковых у нас не так уж и много в стране, и ХАИ, несомненно, относится к их числу.

**Одна из проблем, которые в своем докладе поднимал ректор ХАИ перед участниками съезда, – слабая подготовленность нынешних абитуриентов к повышенным требованиям аэрокосмического вуза. Вы на основании своего преподавательского опыта работы в ХАИ, в свою очередь, обратили внимание на снижение заинтересованности студентов в обучении из-за туманных перспектив.**

У меня очень богатый управленческий опыт. Как производственник я никогда не сомневался, что подготовка кадрово-

го потенциала – непростое дело. Тем более, что приходилось регулярно читать лекции студентам старших курсов ХАИ. Но только в ранге штатного сотрудника университета я понял, какую огромную работу на самом деле требуется провести, чтобы вырастить настоящего специалиста. Считаю, что наши студенты еще в том возрасте, когда Учитель, Наставник для них – объект подражания. И от отношения преподавателя к делу во многом зависит и конечный результат. Исследуя мотивацию студентов, почему они выбрали ХАИ, кто им посоветовал и на чем основывался выбор, я в этом году в порядке эксперимента провел практику трех своих групп на ХГАП по своей новой методике.

Я им сказал: «Ребята, вот я хочу, чтобы вы поняли, правильно ли вы сделали, поступив в ХАИ, или нет». Я им показал все, что мог, и рассказал все, что знал. С помощью специалистов авиазавода мы изучили все новейшее оборудование, что у них есть. И я увидел, как у юношей загорелись глаза. А читая их отзывы о практике, был и удивлен и воодушевлен – мне, знающему завод наизусть, было интересно читать отзывы студентов о предприятии. Благодаря этой практике ребята совершенно иными глазами взглянули и на свою специальность, и на свое место в жизни – у них появилось желание учиться! Из этого я сделал вывод, что помимо знаний университет должен помочь юношам и девушкам разобраться в себе, обрести понимание тех подспудных или инстинктивных процессов, которые привели их именно сюда, в ХАИ.

**В научно-фантастическом романе Жюль Верна «Таинственный остров», на котором выросло все мое поколение, есть замечательный главный герой – инженер Сайрус Смит. По мере знакомства с сюжетом знания и умения, которые демонстрирует этот человек, формируют у читателя-подростка стойкое убеждение, что как раз в данном случае слово «инженер» нужно писать с большой буквы.**

**После этой книги я захотел стать таким как Он – все знать и все уметь. А где еще выпестуют не инженера, но Инженера? Разумеется, там, где учат создавать самые сложные на планете механизмы – в авиационном институте! Таковы были лично мои мотивы выбора учебного заведения, думаю, они вполне справедливы и сейчас. Этими словами я закончил с Анатолием Константиновичем официальную часть интервью, и мы перешли к неофициальной. Она оказалась не менее интересной, но всему свое время...**

**Прес-секретарь Сергій Ружинський**



**РЕЄСТРАЦІЙНЕ СВДОЦТВО**  
**ХК № 170 від 06.04.1994**

(057) 788 46 54 pr@khai.edu  
Номер підготовлено і зверстано  
в редакції газети "За авіакадри"  
вул. Чкалова, 17, м. Харків, Україна, 61070

**ЗАСНОВНИК**

Національний аерокосмічний університет  
ім. М. Є. Жуковського "Харківський авіаційний інститут"  
Номер віддруковано в друкарні ФОП Федченко Н.В.  
Наклад 1000 пр. Замовлення № 44046  
Газета розповсюджується безкоштовно

**НАД НОМЕРОМ ПРАЦЮВАЛИ**

Сергій Ружинський,  
Тетяна Козіна,  
Максим Зубков,  
Олена Сержожкіна,  
Леонід Литвин  
Емма Меркулова

