

Петюр Р.К.*

УКРАЇНСЬКО-ІРАНСЬКЕ СПІВРОБІТНИЦТВО В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

У статті аналізуються актуальні питання співробітництва між Україною та Іраном у авіаційній сфері. Досліджуються інтереси сторін у розвитку проекту спільного виробництва літаків АН-140, політичні чинники двостороннього співробітництва, сучасна стратегія Ірану розвитку власної авіапромисловості, а також пропонуються рекомендації для зовнішньої політики України на цьому напрямі співробітництва з Іраном.

Ключові слова: Україна, Іран, авіація, АН-140, HESA.

В статье анализируются актуальные вопросы сотрудничества между Украиной и Ираном в авиационной сфере. Исследуются интересы сторон в развитии проекта совместного производства самолетов АН-140, политические факторы двухстороннего сотрудничества, современная стратегия Ирана по развитию собственной авиапромышленности, а также предлагаются рекомендации для внешней политики Украины на этом направлении сотрудничества с Ираном.

Ключевые слова: Украина, Иран, авиация, АН-140, HESA.

The article examines current issues of cooperation between Ukraine and Iran in aviation industry. The research includes interests of the two parties in the development of a joint project for production of AN-140 aircrafts, political factors of bilateral cooperation, and Iran's modern strategy for development of its own aviation industry. Proposed also are recommendations for Ukraine's foreign policy regarding cooperation with Iran in this sector.

Key words: Ukraine, Iran, aviation, AN-140, HESA.

Українсько-іранське співробітництво у сфері високих технологій є одним з найбільш значущих для України. Особливо важливим є співробітництво в галузі літакобудування, оскільки, як зазначають В.Мунтіян, Г.Перепелиця і А.Соболев, конкурентоспроможне літакобудування є одним з гарантів обороноздатності та незалежності держави. Україна є однією з семи країн світу, що здатні виготовляти авіаційну продукцію в повному обсязі [1].

Варто зазначити, що питання співробітництва між Україною та Іраном у сфері літакобудування, попри свою велику значимість для України та її економіки, є малодослідженою темою. Тому в даній статті ставилися передусім такі задачі, як:

- визначити інтереси України та Ірану у співробітництві в авіаційній галузі;
- проаналізувати політичні фактори, що впливають на двостороннє співробітництво в даній сфері;

* кандидат політичних наук, асистент кафедри міжнародних організацій та дипломатичної служби Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

- дослідити стратегію Ірану щодо розвитку власної авіаційної галузі;
- сформулювати відповідні рекомендації для практичного врахування у зовнішній політиці України.

У 1997 р. Іран та Україна уклали угоду на поставку 12 транспортних літаків АН-74 [2]. Варто зазначити, що модифікація цього літака АН-74Т-200А не має прямих конкурентів на ринку, і це єдиний у своєму класі легкий турбореактивний транспортний літак короткого злету і посадки [3].

Але більш важливим для українсько-іранського співробітництва в авіаційній галузі є не постачання готових літаків українського виробництва, а більш складні форми торговельно-виробничої кооперації. У 1995 р. Іран та Україна підписали угоду про передачу технологій виробництва та організації лінії збирання транспортних літаків АН-140 на авіабудівному підприємстві HESA в іранському місті Ісфаган. Домовленості передбачали передачу конструкторських технологій для поступового освоєння іранською стороною повного циклу виробництва літаків під маркою Іран-140. На перших етапах співробітництва здійснювалося збирання літаків з вузлів, що постачалися з України та Росії. Також здійснювалася підготовка іранських фахівців на авіабудівних підприємствах України та Росії.

В лютому 2001 р. відбулися льотні випробування літака Іран-140 [4]. Завдяки українсько-іранському проекту літальні апарати та запасні частини для них на кілька років стали важливою статтею українського експорту до цієї країни.

Перші успіхи двостороннього проекту призвели до того, що сфера літакобудування й передачі відповідних технологій була визнана пріоритетом номер один торговельно-економічного співробітництва між Україною та Іраном. Зокрема, відповідне положення було закріплено в міждержавному меморандумі під час візиту президента ІРІ М. Хатамі до України [5].

Загалом, в результаті україно-іранського співробітництва на підприємстві HESA було виготовлено 14 літаків Іран-140. В 2006 році 2 літаки було поставлено для авіакомпанії Mahan Airlines. Передбачалося передати по одному Іран-140 компанії Safiran Airlines та Іранському банку промисловості та шахт. У жовтні 2008 р. 5 нових літаків було виготовлено для Агентства ІРІ із забезпечення законності та авіакомпанії Iran Air Tour. За цей час 2 літаки, за підтвердженими даними, зазнали аварії та не підлягали ремонту: в серпні 2008 р. та лютому 2009 р.

Окрім збирання АН-140 в Ірані, вітчизняні авіабудівники разом з російською стороною співробітничать з Іраном по проекту АН-148, згідно з яким передбачається постачання іранській стороні літаків даної моделі, зібраних в Україні, та згодом збирання їх в Ірані на тому ж підприємстві HESA.

Таким чином, можна визначити наступні переваги, які Україна отримала від співробітництва з Іраном у проекті кооперації в галузі літакобудування:

- 1) по-перше, це збереження конструкторського та виробничого процесу на авіаційних підприємствах України;
- 2) по-друге, це вихід українського літакобудування на новий перспективний ринок збуту авіаційної продукції.

Іноді передачу технологій літакобудування сприймають у негативних тонах, розуміючи під цим втрату України контролю над подальшим виробництвом авіаційної продукції. Однак, слід відмітити, що переведення високотехнологічного виробництва закордон на сучасному етапі глобалізації світової економіки є явною тенденцією, а тому не можна це явище розглядати виключно як втрату власного виробництва. Такий процес

є способом наблизити кінцеву продукцію до цільового ринку та здешевити виробництво за рахунок переваг ряду країн. Прикладом такого співробітництва, зокрема, в авіаційній галузі є факт переведення промислових потужностей по складанню літаків Airbus до Китаю.

Звичайно, зміст українсько-іранських домовленостей передбачав не просто розміщення українського виробництва в Ірані, а саме передачу технологій для виробництва продукції іранськими підприємствами в Ірані. Однак, і в даному контексті такий крок варто розглядати як природній процес глобалізації. Зокрема, прикладом виходу на ринок Ірану через створення спільного виробництва є проект компаній Peugeot (Франція) та Iran Khodro (Іран) по виробництву в Ірані легкових автомобілів під маркою «Саманд», які, до речі, успішно експортуються Іраном, у тому числі до України.

Що стосується зацікавленості іранської сторони у розвитку співробітництва з Україною в галузі авіабудування, то головним стимулом було насамперед, прагнення покрити величезний дефіцит цієї країни у сучасних літальних апаратах регіонального значення. На початку 1990-х років Іран відчував гостру проблему в оновленні власного авіапарку для пасажирських перевезень у зв'язку з санкціями США та неможливістю адекватного ремонту та сервісу літаків західного виробництва, які перебували в парку іранських авіаоператорів.

З цих міркувань іранською владою було організовано в 1995 р. тендер на створення літака регіонального класу, який і був виграний українськими підприємствами [6].

Аналізуючи двостороннє співробітництво в цій сфері, неможливо не враховувати політичні обставини, в яких здійснюється ця співпраця. Мова, звичайно, йде про політичні фактори впливу в рамках трикутника США-Іран-Україна.

Україна підтримує регулярний позитивний діалог з Іраном. Однак, проекту Іран-140 загрожувала особлива позиція України щодо Ірану в 1998 та 2005 рр.

У першому випадку рівень політичного співробітництва знизився через відмову України під тиском США від участі в проекті добудови АЕС в іранському м. Бушер [7]. Під час візиту Держсекретаря США М. Олбрайт до України американською стороною було запропоновано так звану «Харківську ініціативу» – програму заходів, спрямованих на відшкодування збитків, які понесли підприємства Харківщини внаслідок відмови України від участі в російсько-іранському контракті щодо добудови АЕС. Однак за кілька років програма була згорнута, причому, за словами керівництва Харківської області, вона виявилася безрезультатною [8]. Таким чином, рішення 1998 року було політичним, що могло негативно вплинути на рівень та стан реалізації українсько-іранського авіабудівного проекту.

Іран чутливо ставиться до міжнародної стурбованості з приводу дотримання прав людини – зокрема, щодо резолюції ГА ООН «Ситуація в сфері додержання прав людини в Ісламській Республіці Іран». Україна двічі підтримувала резолюцію щодо прав людини в Ірані: в 1992 та в 2005 р., хоча в 1993-2004 рр. Україна послідовно утримувалася при голосуванні за дану резолюцію. В 2005 р. зміну позиції Україна мотивувала здобутками «помаранчевої революції» та необхідності дотримання демократії на міжнародній арені. В останньому випадку голосування за резолюцію викликало негативну реакцію Тегерана, що, за словами прем'єр-міністра Ю.Єханурова, поставило під загрозу українсько-іранське співробітництво по проекту виробництва в Ірані літаків АН-140 [9].

Починаючи з 1979 р. політичні відносини між США та ІРІ перебувають у конфронтації. США вдавалися до різного тиску на Іран, включаючи механізми економічних санкцій. Варто зазначити, що санкції США щодо Ірану носять екстратериторіальний характер,

будучи спрямованими не лише на підданих США, а й на суб'єктів господарюванні іноземних країн, які підтримують відносини з ІРІ [10]. Протягом дії американських санкцій проти Ірану рівень економічних відносин між двома країнами різко скоротився, однак Іран намагається компенсувати втрати шляхом налагодження співробітництва з країнами Азії та колишнього СРСР.

Згідно з такими санкціями США, забороняється постачання до Ірану літаків і запасних частин до них, вироблених у США. На практиці це призводить до ряду проблем безпеки польотів, з якими стикаються іранські авіаоператори. Як видно з таблиці 1, найстаршими літаками в Ірані є саме американські.

Аналіз іранських джерел, присвячених актуальним питанням розвитку авіаційної галузі Ірану, дозволяє виокремити деякі елементи сучасної стратегії Ірану в цій сфері [11, 12, 13]. Зокрема, можна визначити наступні пріоритети цієї стратегії:

- 1) оновлення авіапарку;
- 2) збільшення транспортної потужності;
- 3) збільшення оборонних можливостей;
- 4) досягнення автономії у виробництві літаків;
- 5) експорт літаків.

Перший елемент стратегії реалізується, зокрема, в тому, що Організація цивільної авіації Ірану регулярно видає дозволи на придбання літаків Boeing та Airbus (іранські компанії не можуть купити літаки у компанії Boeing, а тому купляють авіасудна, що були у використанні інших авіакомпаній).

У таблиці 1 наведено дані про авіапарк іранських авіаоператорів та середній вік авіасуден. Як випливає з даних таблиці, авіапарк Ірану складається переважно з застарілих літаків, середній вік яких складає 21 рік (дані про вік літаків радянського виробництва, які перебувають на експлуатації в Ірані, в даному аналізі не враховані).

За іранськими джерелами, в 2007 році середній вік авіасуден іранських авіакомпаній зменшився з 25 до 19 років.

Стосовно задачі збільшення транспортної потужності авіасектору, то це пов'язано з наступними чинниками. У червні 2007 р. в Ірані було введено обмеження у споживанні бензину, що негативно відобразилося на використанні автомобільного транспорту – найбільш популярному виду транспорту в Ірані. Частка авіаційного транспорту в структурі транспорту Ірану до того не перевищувала 3%. Але з часу введення обмеження на бензин попит на послуги авіаційного транспорту збільшився на 40%.

У той же час, Іран не дозволяє іноземним компаніям обслуговувати внутрішні рейси. Допускається участь іноземних авіакомпаній для здійснення лише міжнародного сполучення Ірану. Таким чином, збільшення авіапарку Ірану, в тому числі за рахунок нових літаків власного виробництва, буде активно підтримуватися іранськими властями.

Збільшення оборонних можливостей як елемент іранської стратегії передбачає наступні кроки. Іран планує розробити модифікацію Іран-140 для морського патрулювання. Ці функції зараз виконують 3 застарілі літаки P-3F Orion виробництва компанії Lockheed (США). Ще до революції 1979 року для шахського режиму було поставлено 6 таких літаків. Таким чином, потреби ІРІ в нових літаках для морського патрулювання можна визначити принаймні в 3 одиниці з перспективою збільшення до 6 нових машин. Стимулюючим чинником у цій програмі для Ірану є відсутність комплексу додаткового радарного обладнання для укомплектування Іран-140 для виконання функцій морського патрулювання. Перевагою саме моделі Іран-140 (та її основи – АН-140) є те, що вона може здійснювати зліт і посадку на непідготовленій поверхні (наприклад, на ґрунті).

Таблиця 1.
Структура парку пасажирських літаків Ірану (за оператором, виробником та віком судна)

Оператор	Fokker		Airbus		Boeing		McDonnell Douglas		ATR		Вае		Ту		Лл		Іран-140	
	Нідерланди	вік	к-сть	вік	к-сть	вік	к-сть	вік	Франція-Італія	вік	к-сть	вік	к-сть	вік	СРСР	вік	к-сть	вік
Iran Air	11	16	18	21	8	31												
Mahan Air			18	22	3	21	1	26			1	16					2	3
Iran Aseman Airlines	16	16							6	13								
Kish Air	6	17					2	21					2					
Chabahar Air	5	17					1	18										
ВПС ІРІ*					5	39												
Saha Airlines					3	34												
Taban Air											3	19	6					
Egam Air					2	17	1	26					1					3
NAJA**																		1
Уряд ІРІ			1	9	1	32												
Arja Air	2	17												3				
Caspian Airlines													5					
Naft Air Lines	2	17																
Iran Air Tour			2	24									14				4	
Iranian Air Transport	2	15																
Zagros Airlines							1	23										
Safiran Airlines																	2	3
БПШ***																	1	2
Всього літаків і середній вік (років)	44	16	39	21	22	31	6	23	6	13	4	18	28	3			12****	
Середній вік авіа-судна в Ірані, років																		

* - військово-повітряні сили ІРІ

** - Агентство ІРІ із забезпечення законності

*** - Іранський банк промисловості та шахт

**** - не враховує 2 літаки Іран-140, які зазнали аварії. Один з них належав компанії Safiran Airlines.

Джерело: База даних *SN-Aviation*. Режим доступу: <<http://www.ch-aviation.ch>>.

Особливості топографії Ірану створюють також потребу в принаймні 12 літаках раннього повітряного попередження. Таку модифікацію також планується розробити на базі Іран-140.

Таким чином, для оборонних потреб передбачається виробити близько 20 літаків. Загальна потреба ІРІ в літаках Іран-140 у різних модифікаціях на найближчі 8-9 років (до 2017 р.) оцінюється в 100 машин.

Досягнення автономії у виробництві літаків сприймається наразі в Ірані як важливий елемент стратегії розвитку авіасектору. У листопаді 2005 року Іран офіційно розпочав власне виробництво турбогвинтових двигунів (для літаків Іран-140 та вертольотів). Враховуючи те, що двигун є найбільш технологічною частиною літального апарату, така політика Ірану є загрозою інтересам України та найбільшому Україні в авіаційному моторобудуванні – підприємству «Мотор-Січ».

Нарешті, Іран здійснює ряд заходів спрямованих на експорт готових літаків власного виробництва. Так, у червні 2006 р. було оголошено про можливе підписання контрактів на постачання літаків до Венесуели та Судану. Таким чином, поряд з успішним проектом у автомобілебудівній галузі (згадуваний французько-іранський проект Peugeot – Iran Khodro), спільний українсько-іранський проект Іран-140 дасть можливість Ірану збільшити частку свого ненафтового експорту. Але враховуючи сучасну іранську стратегію розвитку авіаційної промисловості, участь української сторони, очевидно, буде зведено до мінімуму.

Враховуючи вищенаведені фактори, а саме, суть зацікавленості України та Ірану в двосторонньому співробітництві в галузі літакобудування, політичні обставини такого співробітництва, а також сучасну стратегію Ірану щодо розвитку власного авіаційного сектору, маємо підстави вважати, що українська зовнішня політика може врахувати деякі рекомендації для доповнення та коригування комплексу відносин з Ісламською Республікою Іран в галузі авіабудування. Зокрема, можна виділити наступні чотири практичних рекомендації:

1. Налагодити з іранською стороною обговорення намірів Ірану про власне виробництво авіаційних двигунів. Задачею України в даному контексті має бути пошук оптимальної моделі виробничої кооперації з іранською стороною, враховуючи величезний досвід України в галузі розробки та будування авіаційних двигунів.

2. Дослідити можливість співробітництва з іранською стороною в питаннях створення модифікацій Іран-140 відповідно до потреб Ірану (модифікація для морського патрулювання, прикордонного патрулювання).

3. Обговорити з іранською стороною можливість об'єднання конструкторських, виробничих і маркетингових зусиль у рамках проекту Іран-140 для спільного виходу на ринки третіх країн.

4. Налагодити з іранською стороною обговорення інфраструктурних проблем розвитку іранських аеропортів. Досвід України при підготовці до чемпіонату Євро-2012 може бути успішно використаний для модернізації мережі іранських аеропортів.

Таким чином, розвиток співробітництва України та Ірану в галузі літакобудування є важливим для обох сторін з точки зору модернізації економіки, розвитку авіапарку та взагалі збільшення високотехнологічної складової народного господарства. Тому обидві країни мають оптимізувати модель двостороннього співробітництва в цій сфері, щоби мінімізувати згубний вплив зовнішніх і внутрішніх політичних факторів. Крім цього, Україна має враховувати сучасну стратегію Ірану щодо розвитку авіаційної галузі, зокрема, шляхом врахування вищенаведених практичних рекомендацій для української зовнішньої політики.

Джерела та література

1. Мунтіян В., Перепелиця Г., Соболев А. Воєнна політика України: проблеми і пріоритети / Нац. ін-т. стратег. дослід. – К., 1996. – С. 32.
2. СІПРІ 2003: Щорічник: Озброєння, роззброєння та міжнародна безпека. - К.: Заповіт, 2004. – С. 472.
3. Народна армія. – 30.12.2005.
4. Голос України. – 08.02.2001.
5. Меморандум між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран про торговельно-економічне співробітництво на 2003-2007 роки // Електронна база «Законодавство України». – Режим доступу: <<http://zakon.rada.gov.ua>>.
6. Воєнна безпека України на межі тисячоліть. – К.: Стилос, 2002. – С. 275.
7. День. – 10.03.1998.
8. Бизнес. - №41. – 11.10.2004.
9. Коммерсант-Украина. - 30.11.2005.
10. Estelami H. A study of Iran's responses to U.S. economic sanctions // Middle East Review of International Affairs. – 1999. – Vol.3, №3. – Режим доступу: <<http://meria.idc.ac.il/journal/1999/issue3/jv3n3a5.html>>.
11. Head of Civil Aviation Organization: Air Fleet 6 Years Younger // Iran Daily. – 19.12.2007.
12. Flight Toward Success // Iran Daily. – 19.12.2007.
13. SAC's Ketabchi: Air Fleet Can Transport 65m Passengers // Iran Daily. – 19.12.2007.