

ДОСЛІДЖЕННЯ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО ЛЬОТНОГО АВІАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ В УМОВАХ ДЕРЖАВНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ

Розглянуті проблемні питання стимулювання розвитку високотехнологічної авіабудівної галузі для підтримки її конкурентоспроможності за умови відповідного державного фінансування.

Рассмотрены проблемные вопросы стимулирования развития високотехнологической авиастроительной отрасли для поддержки ее конкурентоспособности при условии соответствующего государственного финансирования.

The problem questions of stimulation of highly technological aircraft building development industry considered are for support of its competitiveness on condition of the proper state financing.

Постановка проблеми. В умовах трансформації економіки розвиток української авіаційної промисловості є далеким від європейських стандартів, та, більш того, знаходиться у стані затяжної кризи. Прагнення держави реформувати авіабудівну галузь на базі структурної перебудови, а саме: консолідації українських авіабудівних структур та відновлення науково-виробничої бази, обумовлює об'єктивну потребу поглибленого вивчення питань стимулювання розвитку вітчизняного авіаційного науково-технічного потенціалу. Водночас, тривалість окупності інвестицій у авіабудування вимагає бюджетного фінансування розробок і закупівель літаків, підготовки виробництва і сертифікації літаків, передачі прав держави на результати НДДКР, отримані при виконанні державних замовлень. Тому невідкладним завданням державної економічної політики стає розробка стратегії і тактики розвитку, які передбачають синтез фінансово-інвестиційних та інноваційних рішень в авіаційній промисловості, підкріплених відповідним бюджетним фінансуванням.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемні питання щодо формування високотехнологічного авіаційного потенціалу в національній авіаційній промисловості висвітлені в роботах Белашова Є.В., Дзюбенко Є.М., Григор'єва Г.С, Жерейжа Ж., Кулаєва Ю.Ф., Сухорукова А.І., Щелкунова В.І., В.І Садловської та інш. Їм належать розробки таких важливих аспектів цієї складної проблеми як визначення причин недостатнього стимулювання розвитку вітчизняного авіаційного науково-технічного потенціалу з боку держави, оцінка конкурентоспроможності авіаційно-промислової галузі з врахуванням євроінтеграційних пріоритетів.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Залишається на сьогодні невирішеним до кінця питання реформування авіапромислової

галузі на базі консолідації авіабудівних структур з метою підтримки ефективного розвитку науково-виробничого комплексу як основи конкурентоспроможного льотного потенціалу. При цьому не враховується досвід розвинутих країн щодо використання державного та приватного капіталу при фінансуванні галузі.

Метою статті є визначення та окреслення конкретних проблем в авіабудівельній галузі відносно формування конкурентоспроможного потенціалу ближньомагістральних літаків, з якими Україна прагне захопити світовий ринок на базі внутрішніх та зовнішніх інвестиційних ресурсів, які можуть бути використані для інноваційного розвитку авіаційної галузі.

Виклад основного матеріалу. Виходячи з аналізу даних національного авіапарку щодо регіональних та військово-транспортних машин короткого зльоту, можна сказати, що Україні є що запропонувати найвимогливішим авіакомпаніям, які займаються регіональними пасажирськими та вантажоперевезеннями (табл.1)[3]. Крім того, у 2008 році на Харківському авіазаводі був сконструйований літак АН-74ТК-300Д ("Д" означає "діловий") - легкий регіональний транспортний літак нового покоління, створений у результаті глибокої модернізації базової моделі АН-74. За рівнем шуму і викидам шкідливих речовин в атмосферу він повністю відповідає сучасним вимогам ІСАО.

Аналіз даних таблиці показує, що лише в найближчі 10 років ринок регіональних та військово-транспортних машин короткого зльоту та посадки Ан-70 оцінюється у 400 літаків, регіональних пасажирських Ан-140 — у 600-800 машин, Ан-148 — у 700, важких транспортних Ан-124 — у 60, регіональних вантажних Ан-74 — у 400-450 з урахуванням термінів експлуатації до 20 — 30 років. Приблизні розрахунки дозволяють визначити, що потенційно можна продати 2,1-2,3 тис. літаків на \$28-35 млрд., найбільший попит на які очікується в 2007-2009 роках, коли почнуться масові списання Ан-24 і Ан-12, що відпрацювали свій ресурс. Саме ці моделі українських літаків були найбільш затребуваними світовою авіацією в 90-х роках.

Таблиця 1. Потенціал національного авіапарку регіональних та військово-транспортних літаків короткого зльоту

<p>Ил-140 – регіональний турбогвинтовий літак призначений для пасажирських і пасажирсько-вантажних перевезень (створений як заміна Ил-24)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 6 т/52 особи • Практична дальність 1380-2420 км • Крейсерська швидкість 460-540 км/год • Орієнтовна вартість \$8-10 млн. • Основні конкуренти(вартість від \$9 до \$16 млн.): Ил-114, АTR-42, Bombadier Dash-8 Q-series • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 600 од.
--	--

Продовження таблиці 1

<p>Ан-74 - вантажопасажирський літак різного призначення</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 10 т/52 особи • Практична дальність 1500-2000 км • Крейсерська швидкість 580-700 км/год • Орієнтовна вартість \$12-15 млн. • Основні конкуренти(вартість від \$20 млн.) C295 іспанської фірми CASA і C27J Spartan італійської фірми Alenia • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 400-450 од.
<p>Ан-124-100М «Руслан» - важкий транспортний літак</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 150 т • Практична дальність 5200-11600 км • Крейсерська швидкість 800-850 км/год • Орієнтовна вартість \$120 млн. • Основні конкуренти (вартість від \$130 до \$160 млн.) C-17 фірми Boeing (США), C-5 Galaxy фірми Lockheed Martin (США) • Потенційний обсяг ринку в 2006-2030 роках 80 од.
<p>Ан-38- пасажирський літак</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 2,5 т/27 осіб • Практична дальність 900-1650 км • Крейсерська швидкість 380-405 км/год • Орієнтовна вартість \$4-5 млн. • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 80 од.
<p>Ан-148 - регіональний реактивний літак, призначений для пасажирських, вантажопасажирських і вантажних перевезень на регіональних й близькомагістральних лініях (створений як заміна Ан-24, Ту-134, Як-40, Як-42)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальна пасажиромісткість 70-80 • Практична дальність 2000-4400 км • Крейсерська швидкість 870 км/год • Орієнтовна вартість \$18-20 млн. • Основні конкуренти (вартість від \$23 до \$30 млн.) RP.J, сімейство літаків ЕМВ компанії Embraer (E-170) • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 700 од.

Закінчення таблиці 1

<p>Ан-70- військово-транспортний літак короткого зльоту й посадки (створений як заміна Ан-12, С-130 Hercules фірми Lockheed Martin (США))</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 47 т/300 солдатів/110 десантників • Практична дальність 3000-6600 км • Крейсерська швидкість 700-750 км/год • Орієнтовна вартість \$60 млн. • Основні конкуренти (вартість від \$130 до \$160 млн.) С-17 фірми Boeing (США), А400М фірми Airbus Military (проект) • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 400 од.
<p>Ан-32 - легкий регіональний військово-транспортний літак</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 7,5 т/50 осіб • Практична дальність 1000-2000 км • Крейсерська швидкість 470-530 км/год • Орієнтовна вартість \$8-9 млн. • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 50-100 од.
<p>Сімейство Ан-3 - легкий багатоцільовий літак (модифікація Ан-2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Максимальне комерційне навантаження 1,8 т/11 осіб • Практична дальність 450-500 км • Крейсерська швидкість 220-260 км/год • Орієнтовна вартість \$0,8-1 млн. • Потенційний обсяг ринку в 2006-2015 роках 50-100 од.

За останні роки в авіабудівної галузі дещо збільшилися вартісні показники виробництва: у 2006 р. вартісні обсяги виробництва зросли на 12 % проти 2005 р. і становили 4,6 млрд. грн.[4]. Проте суттєвого збільшення фізичних обсягів виробництва не відбулося і значна частина виробничих потужностей як і раніше простоює, експортний потенціал галузі у повну міру незадіяний. Результативність функціонування авіабудівної галузі така, що володіючи величезним виробничим потенціалом, фактично готовим ринком збуту, вітчизняні авіабудівники ледве спроможні побудувати кілька літаків на рік. Сьогодні потужності провідних заводів дозволяють збирати до десяти літаків на рік: Київський завод «Авіант» збирає Ан-32, Ан-70, Ан-148; Харківське державне виробниче підприємство - Ан-74 і Ан-140. За найоптимістичнішими прогнозами експертів до 2010 року щорічне виробництво на цих заводах може бути збільшено до 50-60 машин, до 2013-го — до 100. Таким чином, в найближчі десять років українські підприємства зможуть поставити на ринок не більш ніж 400-500 літаків на \$7-9 млрд. Якщо всі потужності будуть цілком завантажені, Україна одержуватиме ліцензійні

відрахування в розмірі 5-15% від заводської вартості літаків, що в сумі становить \$2-4 млрд., а \$2-3 млрд. українські підприємства зможуть заробити на поставках запчастин.

Дослідження теперішнього стану авіабудівної галузі дозволяє виділити основні проблеми:

- низький рівень завантаження авіапідприємств та технічної озброєності галузі;
- зростання світових цін на титан;
- залежність від постачання російських комплектуючих;
- значна заборгованість окремих підприємств авіабудівної галузі;
- відсутність внутрішнього ринку збуту нових вітчизняних літаків;
- незадовільний рівень кооперації з іноземними партнерами (за винятком кооперації з підприємствами Російської Федерації);
- повільне просування авіаційного обладнання та нових літаків на світові ринки, особливо в умовах появи аналогічних літаків у конкурентів [1].

Розглядаючи вище викладені проблеми можна прокоментувати, що стартові можливості для успішної діяльності авіаційної галузі України існували, однак у нових ринкових умовах завантаження підприємств поступово зійшло нанівець, і у підсумку загублено до 80% авіаційного потенціалу України. Національний авіабудівник України Державний авіабудівний концерн «Авіація України» має недовантажені потужності, а низький рівень завантаження виробничих потужностей не дозволяє поповнити обігові кошти, фінансувати створення додаткових модифікацій літаків, підвищити рівень реклами можливостей України у цій сфері, розширити та модернізувати виробничу базу. Водночас існуюча в країні система підготовки кадрів для авіабудівної галузі, яка може задовольнити попит на фахівців у сфері літакобудування, також залишається незатребуваною, як і існуючі кваліфіковані кадри для збірки та ремонту літаків.

В умовах зростаючого світового попиту на титан, якій є надзвичайно важливим авіаційним матеріалом, весь титан, що виробляється в Україні, може бути експортовано, і вітчизняна авіаційна промисловість буде змушена імпортувати цей метал за значно більшою ціною, що негативно скажеться на кінцевій вартості українських літаків.

Суттєвою проблемою українського авіабудування є критична залежність від російських комплектуючих. Наприклад, Ан-70 на 80% складається з російських комплектуючих. Частка російських деталей в Ан-140 становить 30 % [5]. Літак Ан-148, з яким Україна прагне захопити світовий ринок ближньомагістральних літаків, тільки на 40% забезпечується українськими комплектуючими. До того ж Росія активно розробляє аналог Ан-148 — Russian Regional Jet (RRJ), також відомий як Super Jet. Коли він пройде відповідну сертифікацію та розпочнеться його виробництво,

російська сторона може підвищити ціни на комплектуючі для України, що зробить Ан-148 дорожчим за російський аналог [1].

Експортний потенціал галузі знижується через заборгованість окремих підприємств галузі, що ставить під сумнів можливість укладання нових контрактів. Такий стан підриває імідж вітчизняного виробника, створює реальні умови для проведення рейдерських атак. Водночас внутрішній ринок збуту нових вітчизняних літаків надто вузький, зокрема у порівнянні з російським. Більш того, вітчизняні авіакомпанії оснащують власний парк аналогами зарубіжного виробництва.

Незадовільний рівень кооперації з іноземними партнерами, за винятком Росії, ілюструється низьким рівнем експорту вітчизняної авіабудівної продукції. Торгівельні та виробничі зв'язки з іноземними партнерами розвиваються повільно.

Перспективи вітчизняних авіазаводів не є оптимістичними: їм залишається чекати, доки їх придбають міжнародні авіаконцерни. Змушені скорочувати обсяги виробництва, вони збирають до двох десятків літаків на рік для країн Африки.

Якщо авіаційна промисловість не одержить необхідних інвестицій, то через п'ять-сім років такому потужному авіабудівнику в Україні як Авіаційному науково-технічному комплексу ім. Антонова доведеться зайнятися переважно аутсорсингом — проектувати літаки або частини літаків для компаній - конкурентів Embraer або Bombardier. Місця для нових літаків типу «Ан» на світовому ринку вже не буде — потенційні покупці придбають літаки в конкурентів, так як нішу регіональних авіалайнерів ділять між собою бразильська Embraer і канадська Bombardier, що скупили з 1986-го по 1996 рік понад десять авіабудівельних компаній у себе на батьківщині та у США.

Вихідною передумовою для структурної та якісної трансформації авіаційної промисловості є наявність великого інвестиційного капіталу, який неможливо вкласти в галузь без активної і надійної державної підтримки. Сучасні реалії такі, що якісне оновлення технічного потенціалу, що стимулювало б розвиток авіаційної промисловості за рахунок державних інвестиційних програм, за оцінками спеціалістів, становить \$1-2 млрд. Через відсутність можливості держфінансування виникає необхідність розробки приватизаційних програм з використанням приватного капіталу, використовуючи зарубіжний досвід розвинених країн з концентрації виробництва через злиття і поглинання компаній за принципом вертикальної інтеграції. Але необґрунтована приватизація в авіабудуванні може призвести до неможливості виходу України з готовими конкурентоздатними літаками на міжнародні ринки.

Україна поки ще входить до десятки авіабудівних держав і, якщо не підтримати авіаційну індустрію, то можна назавжди втратити цей найбільш потужний арсенал конкурентоспроможності на світовій арені. Розвиток

виробництва в авіаційній промисловості повинен супроводжуватися одночасним просуванням літаків на світові ринки, для чого потрібно розвивати лізинг і сервісне обслуговування. Так, по оцінкам експертів-професіоналів для модернізації заводів, створення сервіс-центрів з обслуговування літаків за кордоном, створення лізингової компанії та налагодження ефективної роботи авіабудівних структур потрібні одноразові інвестиції в розмірі \$100-150 млн. для заміни верстатів, устаткування і по \$20-30 млн. щороку для розширення виробництва протягом наступних трьох-чотирьох років.

Побудова сервіс-центрів — першочергове завдання, оскільки обслуговування літака на іншому континенті стає дуже дорогим. За оцінками авіабудівників, у найближчі рік-два потрібно \$15-25 млн. для створення трьох-п'яти сервіс-центрів хоча б в Азії й Африці, де літають Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74.

Більше коштів вимагає організація лізингової компанії, що представляє інтереси України на світовому ринку. По оцінкам спеціалістів, у перші три-чотири роки така компанія має оперувати приблизно \$400-500 млн. для компенсації 80-85% вартості 40-50 літаків. Доцільно утворити державну лізингову компанію, метою діяльності якої буде закупівля нових українських літаків у вітчизняного виробника і передача їх у довгострокову оренду приватним компаніям. При цьому необхідно затвердити бюджетне фінансування для державної лізингової компанії протягом трьох-чотирьох років.

Регіональні та військове - транспортні машини короткого зльоту АН вже виробляються в Росії та Ірані: у Новосибірську збирають Ан-38 з американським двигуном, у Самарі — Ан-140, в Омську — Ан-3, у Воронежі — Ан-148, в Ульяновську — Ан-124. В Ірані на потужностях літакобудівної компанії HESA збирають близько 80 машин Ан-140, також виробництвом літаків цього типу зацікавилися німці [2]. Якщо всі ці потужності будуть цілком завантажені, Україна одержуватиме ліцензійні відрахування в розмірі 5-15% від заводської вартості літаків, що в сумі становить \$2-4 млрд., ще \$2-3 млрд. українські підприємства зможуть заробити на поставках запчастин. З цього приводу підприємствам авіабудівної галузі України доцільно розробити перелік продукції та послуг, які вони здатні виробляти і надавати, і посилити контакти з європейськими авіаційними компаніями з метою інформування потенційних замовників з умовами виробництва продукції і надання послуг на засадах аутсорсингу.

Експерти впевнені, якщо держава матеріально та законодавчо підтримуватиме галузь, а національний державний авіабудівний концерн «Авіація України», який консолідує десять українських авіабудівних структур, почне виконувати свої функції, заради яких створювався, а саме:

просування літаків на міжнародні ринки, координація зусиль виробників, тоді через сім-десять років Україна зможе зайняти 5-7 % світового авіаринку.

Висновки. Проведені дослідження дозволяють зробити наступні висновки-рекомендації. У цілому для вирішення проблем розвитку та підтримки високотехнологічних авіаційних підприємств України при активній підтримці держави необхідно:

- підготувати законодавчу базу про механізми та принципи державної підтримки високотехнологічних галузей економіки;

- залучати державну допомогу підприємствам авіаційної галузі, розробити заходи щодо забезпечення преференційного режиму для імпорту комплектуючих, матеріалів, обладнання та технологій, що підтримують національне високотехнологічне виробництво;

- забезпечити державне фінансування програм виробництва технічно складної продукції військового і подвійного призначення; створення привабливих умов для залучення іноземних інвестицій у розбудову науково-технічної, інноваційної та інформаційної інфраструктури; поширення практики офсетних угод, які дозволяють зміцнити міжнародну науково-технічну та виробничу кооперацію;

- з метою заснування нових коопераційних зв'язків і завоювання нових ринків збуту, та для ефективного використання виробничих потужностей і експортного потенціалу створити можливості отримання українською авіаційною промисловістю аутсорсингових контрактів. Укладення комерційних угод дозволить отримати вкрай необхідні оборотні кошти для зміцнення фінансово-економічно становища. Крім того, це дозволить отримати додаткові надходження у бюджет держави за рахунок оподаткування прибутків підприємств від виконання європейських замовлень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Сухоруков А.І. Проблеми розвитку високотехнологічних підприємств [Текст] / А.І. Сухоруков, Є.В. Белашов // Наук.журнал. – Вип.1-2 – С.470 – 474.

2. Влащук М. Авіапром на одному крилі [Текст] / М. Влащук // Вісник податкової служби України. – №31. – 2008. – С. 20 – 23.

3. Бережанський А. Останній шанс [Текст] / А. Бережанський // Контракти. – № 37. – 2006. – С.28.

4. [Електроний ресурс] / Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/newslines>.

5. [Електроний ресурс] / Режим доступу: <http://www.nkau.gov.ua>