

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

У статті розглядається сучасний стан, основні проблеми та перспективи розвитку авіаційної промисловості України.

Ключові слова: авіаційна промисловість, авіабудівні підприємства, авіаційна техніка, виробництво літаків.

В статье рассматривается современное состояние, основные проблемы и перспективы развития авиационной промышленности Украины.

Ключевые слова: авиационная промышленность, авиастроительные предприятия, авиационная техника, производство самолетов.

The article considers the current state, main problems and prospects of the aviation industry of Ukraine.

Keywords: aircraft industry, aircraft companies, aviation technology, aircraft manufacturing.

Актуальність дослідження. Стратегічно важливою галуззю української економіки, однією з основ зміцнення її конкурентоспроможності та формування інноваційної моделі розвитку є вітчизняне авіабудування. Різке загострення конкуренції на ринку міжнародних авіаційних послуг і техніки загрожує ліквідацією багатьох виробничих і наукових напрямів, втратою технологій в авіаційному комплексі України. В умовах світової фінансово-економічної кризи з погляду забезпечення національних інтересів і безпеки країни ця стратегічна галузь потребує особливої уваги.

Постановка проблеми. Враховуючи той факт, що авіаційна промисловість сьогодні є однією з небагатьох, яка може забезпечити Україні успішну конкуренцію із зарубіжними країнами на світовому ринку наукоємної продукції, а сама галузь є інтегруючою в промисловому комплексі країни, актуальним постає завдання щодо розробки теоретичних і практичних засад, на яких має ґрунтуватися розвиток авіаційної промисловості України в умовах сучасного наукоємного виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток авіаційної промисловості України досліджують такі галузеві експерти, як О.Андросова, В.Богуслаєв, С.Гончаров, В.Горбулін, В.Загорулько, С.Згурец, О.Качан, Д.Ківа, Г.Кривов, Ю. Кулаєв, В.Матвієнко, В. Мова, Н.Печоріна, С.Подреза, Є.Сич, А.Шевцов та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Світові процеси глобалізації та пов'язана з ними безупинна трансформація авіаційної промисловості призвели до необхідності розв'язання нових складних завдань з підтримки розвитку вітчизняної авіаційної галузі, тому, не зважаючи на наявність значного теоретичного надбання, сучасна наука й практика потребує подальшого дослідження питань розвитку цивільної авіаційної промисловості, зокрема: місце авіаційної промисловості у сучасному наукоємному виробництві, доцільність інтеграції державного та приватного

капіталу в процесі розвитку авіаційної промисловості України, взаємозалежність розвитку авіаційної промисловості та динаміки авіаційних перевезень в умовах формування сучасних ринкових відносин в Україні.

Мета статті і виклад основного матеріалу. Метою статті є аналіз сучасного стану та основних проблем розвитку авіаційної промисловості України, обґрунтування напрямків забезпечення її конкурентоспроможності у ринкових умовах.

На сучасному етапі Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки - від проектування до запуску в серійне виробництво під своїми власними брендами, посідаючи сьоме місце за виробничим потенціалом. Крім проектування і виробництва пасажирських і транспортних літаків, в Україні є мережа авіаремонтних підприємств, в тому числі і для відновлення бойових літаків і вертольотів. Авіаційна техніка, яка виготовляється в Україні, нині постачається до 50 країн світу. Авіапром України нараховує 46 підприємств різних форм власності, які виготовляють окремі агрегати і вузли, прилади і запчастини до них, бортове електро- і радіообладнання.

Важливою особливістю авіаційної промисловості України є те, що в умовах планової економіки вона сформувалася як складова військово-промислового комплексу, і ця риса до теперішнього часу продовжує справляти суттєвий вплив на виробничу діяльність підприємств галузі. Після 1991 р. різке зменшення обсягів державних замовлень у сукупності з інфляцією, масовим відпливом кваліфікованих кадрів та втратою господарських зв'язків поставили авіаційну промисловість України у такі умови, за яких серійне виробництво літаків на рівні близько 100 од. на рік стало неможливим [2].

У кращі часи заводи України випускали за рік 350 літаків. Харківський авіазавод щомісячно випускав 13-18 машин ТУ-134, Київський – по 15-20 машин АН-24 і АН-26. Нині ці показники значно нижчі, Але починається виробництво нових типів літаків.

До встановлення незалежності Україна з Російської Федерації отримувала до 80% комплектуючих і до 80% замовлень були для збройних сил. Тепер в зв'язку із скороченням виробництва літаків вітчизняні транспортні компанії купують пасажирські літаки за кордоном. За останні роки в країні розроблено ряд нових модифікацій як цивільних, так і військових літаків, виробництво яких можна налагодити спільно з Росією. Так, у Харкові починається серійне виробництво військово-транспортних літаків АН-70 і АН-72 та транспортно-пасажирських літаків АН-140 і ТУ-334. На Київському державному авіазаводі випускається АН-74. Потреба країни лише в літаку АН-140 становить майже 800 машин, в тому числі для України - 200, світова потреба майже 2 тис. шт.

Найбільшого розвитку авіаційна промисловість набула у Києві та Харкові, де виробляють пасажирські й транспортні літаки. В Київському авіаоб'єднанні будують надважкі транспортні літаки (Ан-124 «Руслан», Ан-

225 «Мрія»), що за багатьма показниками перевершують літаки подібного типу за кордоном. Тут створили і літак-пожежник Ан-32п. У Харкові працює авіаційне об'єднання. Там випускають пасажирські літаки типу Ту-134. Іде робота над випуком літаків третього тисячоліття - транспортного Ан-70 і пасажирського Ту-334. Останнім часом у зв'язку з конверсією виробництва ця промисловість стала випускати багато продукції широкого вжитку.

Специфіка асортименту продукції українських авіа заводів, що історично склалася, виявляється в тому, що профільною продукцією для українських підприємств залишаються транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і середніх магістральних ліній. Це дозволяє українським виробникам розійтися по різних ринкових нішах з найбільшими світовими виробниками літаків. Однак саме ніша магістральних пасажирських лайнерів звичайно вважається найприбутковішою.

Основне завдання, на якому повинні бути сконцентровані сьогодні зусилля держави та підприємств вітчизняної авіаційної промисловості, - налагодити масштабний серійний випуск літаків.

За даними Мінпромполітики, до цих пір вітчизняні авіабудівні підприємства, випускаючи нові літаки, змушені платити ПДВ і ввізне мито при покупці комплектуючих, опиняючись у не вигідному становищі порівняно із зарубіжними конкурентами - регіональні авіалінії набувають авіатехніку в рамках лізингових контрактів, уникаючи сплати ввізного мита.

За даними Мінпромполітики, програма розвитку авіаційної промисловості до 2010 року за останні роки профінансована лише на 19 % від реальних потреб (950 млн. грн.). Результатом дефіциту інвестицій стала відсутність обігових коштів, зростання боргів і заборгованості з виплати заробітної плати. Станом на 1 квітня 2010 р. кредиторська заборгованість усіх підприємств авіапрому склала близько 7 млрд. грн.

На даний час допрацьовується проект Стратегії розвитку вітчизняної авіабудівної промисловості до 2020 року, яким передбачається не лише стабілізація стану підприємств галузі та налагодження серійного випуску авіаційної техніки із залученням інвестиційних і кредитних ресурсів, але й розробка та впровадження нових технологій [1].

Актуальними залишаються питання кооперації російських та українських авіабудівних підприємств.

27 жовтня 2010 р. у Києві було підписано угоду між російською «Об'єднаною авіабудівною корпорацією» (ОАК) і українським державним авіабудівним концерном «Антонов» про створення спільного підприємства з продажу і обслуговування літаків марки Ан та комплектуючих до них. Підприємство буде займатися продажем літаків марки «Антонов», позиціонуванням їх на зовнішніх ринках, питаннями розробки нових технологічних рішень і продуктів. Пайова участь у СП буде паритетною: «50 на 50, половина української частки, половина російської». Ніякі матеріальні активи і ноу-хау СП не передаються. Конструкторська документація залишиться у власності України [4].

До складу державного авіабудівного концерну «Антонов» входять ДП «Антонов», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство і Київський авіаремонтний завод 410 цивільній авіації.

До складу ОАК входять АХК «Сухий», зовнішньоекономічне об'єднання «Авіаекспорт», лізингова компанія «Іллюшин Фінанс», НПК «Іркут», Комсомольське-на-Амурі авіаційне об'єднання ім. Ю.О.Гагаріна, міждержавна авіабудівна компанія «Іллюшин», Ніжегородський авіабудівний завод «Сокіл», Новосибірське авіаційне виробниче об'єднання ім. Чкалова, ВАТ «Туполєв», Фінансова лізингова компанія, ВАТ «ВАСО» та ін. [5].

Компанія ОАК спільно з українськими партнерами вже успішно реалізує проєкт з будівництва і постачання на ринок літака Ан-148 і його модифікацій. Найближчим часом ставиться завдання відновити виробництво і вивести на ринок унікальний літак Ан-124 "Руслан", а також наситити російський ринок регіональними літаками Ан-140.

Також російська сторона зацікавлена, зокрема, в складанні на своїх заводах в Ульяновську за українськими кресленнями літаків Ан-124-100, Ан-124-200 вантажопідйомністю 150 тонн на чотирьох членів екіпажу, та кооперації у складанні та реалізації літаків Ан-70.

Управління справами президента Російської Федерації збирається придбати український літак Ан-158. Російський уряд зацікавив український літак своєю зручністю і невибагливістю, літак може сідати фактично на будь-якій злітно-посадковій смузі. Ан-158 - регіональний реактивний літак нового покоління, призначений для перевезення до 99 пасажирів, створений на базі Ан-148. Також АНТК ім. Антонова розпочав створення нового літака - транспортного Ан-178. Він стане модифікацією популярного Ан-158 і повинен замінити парк Ан-26 і Ан-32, який активно використовують ВПС Росії, країни Близького Сходу та Африки. Цілком можливо, що частково фінансування забезпечуватиме РФ [6].

Україна також пропонує завершити підготовку до підписання міжурядової угоди про серійне виробництво Ан-124 (модифікації 100 і 200) і активізувати роботу з доведення, випробування, і серійного виробництва літаків Ан-70 [3].

Основними проблемами авіабудівної галузі України є наступні:

- низький рівень завантаження підприємств 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.

Для подолання цих проблем необхідно вжити таких заходів, як диверсифікація виробництва, зниження залежності від поставок російських

комплектуючих виробів, пошук нових ринків збуту, в тому числі – в нових індустріальних країнах, із застосуванням маркетингової стратегії широкого проникнення на ринок. Водночас досвід зарубіжних країн показує, що лише за умови об'єднання державних і корпоративних зусиль можна досягти результату, який забезпечить галузі та країні в цілому місце у групі провідних виробників наукоємної продукції.

Висновки. В результаті проведених досліджень виявлено, що на сучасному етапі світова авіаційна промисловість розвивається шляхом укрупнення виробничих об'єднань та створення великих акціонерних компаній. Водночас авіаційна промисловість України залишається осторонь цих процесів. Ключовими рисами авіаційної промисловості України є висока концентрація виробничих потужностей, з яких у галузі налічується 3 основних авіазаводи, 100%-ва державна власність майже усіх підприємств, невідповідність обсягів випуску виробничим можливостям, більше ніж на 80% експортна збутова орієнтація, а також висока залежність від іноземних постачань комплектуючих виробів. Тому необхідно:

розробити комплекс заходів щодо стимулювання вітчизняних авіакомпаній до покупки авіатехніки українського виробництва;

забезпечити підтримку держави щодо отримання кредитів вітчизняним авіапромом у приватних банках під уже підписані контракти з виробництва авіаційної продукції, компенсуючи відсотки по них з держбюджету;

розробити відповідні рішення Уряду про звільнення від сплати ввізного мита та ПДВ підприємств авіапрому при ввезенні комплектуючих для виробництва авіаційної техніки;

розробити низку заходів щодо відродження в Україні системи підготовки кадрів для авіаційної промисловості та розвитку галузевої науки. Необхідно створити тренувальну базу підготовки пілотів для керування літаками вітчизняного виробництва, зокрема, фінансувати за державний рахунок створення відповідних тренажерів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрій Ключев: Основне завдання авіапрому України – налагодити масштабний серійний випуск літаків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=243513481&cat_id=243316861

2. Борисенко П.А. Проблеми реформування та розвитку авіаційної промисловості України [Текст] / П.А. Борисенко // Економіка та держава. – 2008. – № 8 (68). – С. 61–65.

3. ДП "Антонов" і ОАК створюють СП з продажу та обслуговування літаків Ан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.newsru.ua/finance/18may2010/avia.html>

4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=243694807&cat_id=35884

5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://maidan.org.ua/static/news/2010/1288724112.html>

6. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.newsru.ua/ukraine/15nov2010/an158.html>