

## ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

*У статті розглянуті основні напрямки розвитку авіаційної промисловості України та етапи реалізації програми її фінансового та організаційного оздоровлення.*

*Ключові слова: авіаційна галузь, тенденції, літаки.*

*В статье рассмотрены направления развития авиационной промышленности Украины и этапы реализации программы ее финансового и организационного оздоровления.*

*Ключевые слова: авиационная отрасль, тенденции, самолеты.*

*There are main trends of Ukrainian aviation branch development in the article.*

*Key words: aviation branch, trends, plains.*

Однією з найважливіших галузей промисловості, яка виробляє літальні апарати для забезпечення потреб населення, народного господарства і оборони держави в повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, є авіаційна промисловість. Успішний розвиток цієї галузі в значній мірі визначається виробничо-технічною, економічною і фінансовою діяльністю підприємств, які до неї входять.

Україна входить до семи провідних авіаційних держав світу, які мають замкнутий (повний) цикл виготовлення літаків – від їх проектування до запуску в серійне виробництво. Авіаційна техніка, яка виготовляється в Україні, нині постачається до 50 країн світу, а в галузі функціонують 39 підприємств різних форм власності, на яких працює понад 38 тис. робітників. Тільки за роки незалежності в галузі створено 5 нових типів літаків: Ан-140, Ан-148, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т, сконструйовано ряд нових авіаційних двигунів, побудовано та модернізовано 195 літаків і сертифіковано 16 типів літаків.

У 2008 році авіаційна галузь виготовила товарів і надала послуг на суму 4,4 млрд.грн. При тому темпі зростання обсягів виробництва авіаційної продукції в 2008р. становили 111,7 відсотка порівняно з 2007 р.

В 2009 р. криза зупинила ці позитивні процеси, тому наразі необхідно зробити все, щоб збереглася і продовжувалася позитивна динаміка розвитку авіабудівної галузі.

Сучасний стан авіаційної галузі досить складний. Чимало з підприємств галузі зупинили виробництво і продаж літаків, мають кредиторську заборгованість. З галузі пішло багато кваліфікованих кадрів. Суттєво зношені виробничі фонди підприємств, більшість з яких опинилась у тому критичному стані, коли без фінансового оздоровлення їх діяльність неможлива.

Однак, втратити Україні таку стратегічну галузь, як авіаційна, не можна, оскільки розвиток авіапрому – це перспектива для держави. Це –

розвиток науки, значні надходження до держбюджету, престиж на міжнародній арені, можливість брати участь у міжнародній інтеграції і працевлаштування значної кількості людей (одне робоче місце у авіабудуванні дає роботу 12 працівникам у суміжних галузях).

Щоб Україна і надалі залишалася одним зі світових лідерів в авіабудуванні, у 2008 р. була розроблена програма фінансового та організаційного оздоровлення авіабудівної галузі, яка складається з трьох етапів.

Першим етапом програми, починаючи з середини 2008 р., передбачалось завершення фінансового та організаційного оздоровлення підприємств галузі, яка в той час мала мільярдні борги і не виконані київським заводом «Авіант», Харківським державним авіаційним виробничим підприємством та іншими підприємствами замовлення з усього світу.

В 2008 р. в сфері авіабудівної галузі розпочата масштабна антикризова компанія. Вже в 2008 році фінансування авіабудування з держбюджету було збільшено до 380 млн.грн, що дозволило виконати важливі науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи, частково модернізувати обладнання та закупити комплектуючі для виробництва літаків. В цей період збільшується статутний капітал двох ключових підприємств, які займаються виробництвом літаків – київського заводу «Авіант» і Харківського авіаційного виробничого підприємства, реалізується чітка програма складання і продажу літаків. Піднімаючи два авіабудівельних заводи – Київський та Харківський, держава тим самим підтримує сотні інших підприємств, які постачають комплектуючі.

Фінансування галузі в 2009 р., зважаючи на фінансово-економічну кризу, здійснюватиметься за рахунок стабілізаційного фонду у розмірі близько 500 млн.грн. Затверджені і фінансуються окремі інвестиційні проекти, направлені на рішення проблем подальшого розвитку авіабудування. Так, на АНТК ім.Антонова здійснюватимуться такі проекти: проект побудови дослідного зразка регіонального пасажирського літака Ан-148-200 (55 млн.грн.), проект створення та побудови тренажера літака Ан-148 (5 млн.грн.), проект впровадження в експлуатацію регіонального пасажирського літака Ан-148-100 (15 млн.грн.), на підприємстві «Івченко-Прогрес» - проект розробки та серійного виробництва турбореактивного двоконтурного двигуна (ТРДД) Аи-28 для перспективних модифікацій літаків (2,5 млн.грн.).

Реалізація другого етапу програми оздоровлення авіаційної галузі запланована на період з 2010 року і передбачає повну реконструкцію і модернізацію ключових підприємств, функціонуючих в системі виробництва літаків. Розрахунки показали, що для модернізації авіаційної галузі потрібні 3,5 млрд.грн., які дозволять за два-три роки зробити технічне переоснащення авіаційних заводів, довести їх стан до рівня найвищих вимог.

В складні часи підприємства авіаційної галузі продовжують працювати, проектують нові літаки, тримають своє виробництво на найвищому рівні готовності до всіх світових викликів. Щоб українські авіапідприємства вийшли на рівень самоокупності, їм слід щорічно випускати 10-15 літаків. За 2006-2007 роки в Україні не було вироблено жодного літака, а в 2008 і 2009 роках у небо піднялись вже два літака Харківського авіазаводу. До кінця 2009 року буде підготовлено ще сім машин.

Безумовно, державний бюджет України на 2010 рік повинен мати окрему статтю з модернізації авіаційної галузі. В бюджеті 2009 року з витрат на модернізацію виробництва в розмірі 137 млрд.грн. на модернізацію авіабудування закладено лише 3 млрд.грн., що явно недостатньо.

Виконання третього етапу оздоровлення авіаційної галузі повинно забезпечити її надійними ринками збуту та скоординувати зусилля у виробництві літаків з іншими країнами. Для цього, насамперед, необхідно відновити довіру до України тих закордонних партнерів, які раніше замовили літаки і заплатили за них, але не отримали їх. Постачання цих літаків замовникам підтвердить здатність нашої країни виконувати контракти. Для виконання експортних контрактів авіазаводам намічено виділити зі Стабілізаційного фонду на поворотній основі 260 млн.грн. Крім того, українським авіаторам слід визначити стратегічних партнерів і поглиблювати співпрацю з країнами, які мають безмежну потребу в наших літаках, в першу чергу - з Росією та Китаєм. Гарантією рішення цієї задачі виступає висока якість і надійність українських літаків, а також колосальний потенціал авіаційної галузі, з якою у кількості новітніх напрацювань не може зрівнятися жодна галузь.

Фінансове оздоровлення авіаційної галузі може бути прискорено за рахунок повноцінного державного замовлення. Це дасть змогу освоїти нові ринки збуту та скоординувати зусилля у виробництві літаків з іншими країнами. Потенційними партнерами України для співпраці у розробці нових літаків виступають Китай та Японія.

Незважаючи на складну ситуацію, в державі продовжується реформування найважливіших галузей народного господарства. І в першу чергу це стосується оборонно-промислового комплексу, до якого належить авіаційна галузь. Прийнята Державна цільова програма реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу на період до 2013 року вимагає формування нормативно-правової бази, а також визначення цілей і завдань, що ставляться перед галуззю. Вимога оптимізації витрат на виробництво продукції, економії коштів потребує реформування галузі шляхом створення інтегрованих об'єднань. Склад таких інтегрованих структур здійснюється за напрямками, в яких вони створюються. Щодо авіабудування, то такі господарські об'єднання дозволять реалізувати пріоритетні завдання, які

дадуть фінансовий поштовх для подальшого ефективного розвитку галузі, підвищенню її науково-технічного потенціалу.

Мінпромполітики, в яке входить авіаційна промисловість, підготувало базу до корпоратизації авіабудівних підприємств, що входять до складу державного концерну «Антонов»: АНТК ім.Антонова, КіАЗ «Авіант», Харківського державного авіаційного виробничого підприємства, 410-го заводу цивільної авіації. За прогнозами Мінпромполітики, в перспективі це буде державна акціонерна компанія, ста відсотками акцій якої володітиме держава. В подальшому постане питання про обмін пакетами акцій з іноземними авіабудівними компаніями.

В систему заходів державної підтримки галузі надходить також фінансове оздоровлення авіапідприємств з попередньою реструктуризацією кредиторської заборгованості перед банками. З цією метою вирішено випустити облигації Харківського авіаційного підприємства на суму 1,62 млрд.грн. та Київського заводу «Авіант» - на суму 858 млн.грн., що сприятиме фінансуванню виробничої діяльності підприємств, формуванню довгострокової ресурсної бази, дозволить вчасно виконати галузеву програму будівництва літаків на 2009-2011 роки. Крім того, передбачається зменшення відсотків за кредитами, надання довгострокових кредитів під гарантії уряду з мінімальними відсотками, використання коштів Стабілізаційного фонду для сплати відсотків за кредитами.

Слід признати, що існуюча податкова політика не враховує особливості виробництва авіатехніки, значних витрат на її розробку та підготовку до серійного випуску. Більшість авіабудівних країн світу передбачає значні пільги на інноваційну діяльність та вагому підтримку авіаційного виробництва. Такі заходи повинні здійснюватися і в нашій країні.

Важливим напрямком підтримки галузі є також ослаблення податкового тягара і в першу чергу – введення і закріплення за авіапідприємствами пільгової ставки при сплаті податку на землю, оскільки через технологічні особливості виробництва ці підприємства використовують величезні земельні площі для проведення льотних випробувань. Позитивною мірою було б також і звільнення авіапідприємств від сплати ПДВ при імпорті технологічного устаткування і комплектуючих.

Особливістю авіабудівної галузі є формування пакета замовлень на поставки літаків на тривалий період. Наразі підприємства галузі формують цей пакет на наступні роки, включаючи і міжнародні контракти. Наприклад, є перспектива поставок і виробництва в Ірані понад 50 літаків Ан-148. Крім того, нині є понад сто замовлень та опціонів на літак Ан-148-100. При цьому літак вироблятимуть у кооперації з Росією. Це перший літак в Україні, який повністю спроектовано методом комп'ютерного моделювання. Він поєднує у собі найкращі традиції і здобутки антоновських літаків – простоту, надійність, економічність, високий рівень комфорту екіпажу та пасажирів. Створення Ан-148-100 є прикладом ефективної міжнародної співпраці

вітчизняних і російських літакобудівників. Україна і Росія вже визначили цей літак базовим для рейсів внутрішнього сполучення і виділили відповідні кошти для його закупівлі. В найближчій перспективі реалізація лайнера на міжнародних ринках може принести двом державам мільярдні прибутки. Не випадково авіакомпанія «Аеросвіт» домовилась з АНТК імені О.К.Антонова про купівлю або постачання в лізинг протягом трьох років десяти літаків Ан-148 і його модифікації Ан-158.

Найближчим часом літак Ан-158 посяде провідне місце на регіональних ринках України і Росії, в кооперації з якою він складався при участі компаній 15 країн світу. Перші контракти на літаки Ан-158 вже підписані і в середині 2010 року його буде передано на випробування.

Ан-158 є найбільш економічним, має високу паливну ефективність, в експлуатації і обслуговуванні є надійним та невибагливим.

Крім того, вітчизняні авіапідприємства перемогли в тендері на модернізацію літаків Ан-32 для військово-повітряних сил Індії. У 2011 році, згідно з домовленістю з Росією, завершиться розробка і випробування військово-транспортного літака Ан-70, після чого стане можливим приступати до серійного виробництва Ан-70 і Ан-70Т. Забезпечення виконання робіт буде визначатися режимом їх фінансування, обсяг якого становить 200-250 млн.дол. При тому розробником літака Ан-70 є АНТК ім.Антонова, виробництво ж літаків здійснює ДП «КиАЗ «Авіант» на замовлення Міноборони у кооперації з десятками вітчизняних та російських підприємств. В 2009 р. Росія вже виділила для фінансування цієї програми 150 млн.рублів.

Велику зацікавленість експлуатантів авіатехніки викликають також літаки родини Ан-74. Так, модернізованою моделлю Ан-74 є літак Ан-74ТК-300Д. Це літак з поліпшеними аеродинамічними характеристиками й підвищеною рентабельністю. За рівнем шуму й викидів шкідливих речовин в атмосферу Ан-74ТК-300Д повністю відповідає усім вимогам ІКАО.

До України надходять також пропозиції з Єгипту, Лівії, Центральної та Південної Америки, інших країн про співробітництво стосовно «Анів». Якщо авіабудівної галузі вдасться реалізувати ці плани, то її підприємства будуть завантажені великими замовленнями, а продукція галузі займе гідне місце на світовому ринку. Це забезпечить української авіабудівної галузі вихід з кризи та її інтеграцію в світову економіку.

### Література

1. Андропова О.Ф. Стратегічні й тактичні інновації в розвиток світової авіаційної промисловості [Текст]//Зб. наук. праць «Економіка: проблеми теорії та практики». – Дніпропетровськ: ДНУ. – 2003. – Випуск 174, т. II. – С.520-524.

2. Печорина Н. Украинская авиационная отрасль в условиях рыночных отношений//www.aviamir.com.ua/A-building-guest1.htm;

3. Тимків О. І. Основні напрямки державної політики щодо регулювання авіаційної промисловості в Україні [Текст]/ О. І. Тимків // Економіка. Фінанси. Право. - 2008. - № 9. - С. 3-6.