

УДК 656.7:061:656.07 (045)

ВПЛИВ ОНОВЛЕННЯ ПАРКІВ УКРАЇНСЬКИХ АВІАКОМПАНІЙ НА РОЗВИТОК ВІТЧИЗНЯНОГО АВІАЦІЙНОГО ВИРОБНИЦТВА

М. В. Куклінський, канд. техн. наук, доц.; *Д. В. Яковенко*, *О. А. Вавринів*

Національний авіаційний університет
maximum_inc@ua.fm

Проаналізовано причини модернізації парків українських авіаперевізників іноземною авіаційною технікою. Розглянуто вплив цих причин на розвиток авіаційної галузі України.

Ключові слова: авіаційна компанія; авіаційна промисловість; авіаційна техніка; авіаційний парк; авіаційні перевезення; лізинг.

Analysis has been made for the reasons to modernize fleets of Ukrainian airlines with the foreign airliners. Also, its influence on the Aviation Industry of Ukraine is considered.

Keywords: airline; aviation industry; airborne equipment; fleet; air transportation; leasing.

Вступ

На сьогодні авіаційна промисловість належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, а науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи зі створення нової авіаційної техніки включені в категорію критичних технологій. Поза сумнівом, Україна все ще залишається однією з найбільших авіаційних держав.

Фахівці відзначають, що зі 191 країни, які входять до ІКАО, лише близько десятка мають повний цикл життя літальних апаратів. Від національної наукової школи та системи підготовки кадрів до післягарантійного обслуговування, сервісу і модернізації. [1]

В основному українська авіаційна промисловість, включаючи системи підготовки кадрів,

орієнтована на випуск авіаційної техніки пасажирського та вантажного призначення, і зараз, на жаль, вона переживає не найкращі часи свого розвитку.

Якщо після розпаду СРСР лише за 1992 р. вітчизняний авіапром випустив 55 літаків різних модифікацій, то за останніх 13 років незалежності українська авіаційна промисловість спромоглася випустити трохи більше чотирьох десятків літаків (табл. 1) [3], причому в Україні залишилося на експлуатацію лише сім лайнерів (табл. 2) [3].

У таблицю не включалися літаки, які мають статус таких, що знаходяться на зберіганні, проходять статичні випробування та плануються до випуску в кінці 2013 р., але ще не випустилися.

Таблиця 1

**Виробництво літаків авіапромисловістю України в 1992, 2000–2013 рр.
(станом на вересень 2013 р.)**

Тип літака	1992	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ан-32	36						2		1	4			3	3	
Ан-72/74	18	1	1				1				2	1	1	1	1
Ан-124-100	1				1										
Ан-225															
Ан-70															
Ан-140				3	2	3	2								
Ан-148						1	1					1	1	1	
Ан-158							1								3
Ту-334					1										
Всього	55	1	1	3	4	4	7		1	4	2	2	5	5	4

Таблиця 2

**Літаки 2000–2013 рр. випуску, які експлуатуються авіакомпаніями України
(станом на вересень 2013 р.)**

Тип літака	Авіакомпанії	Кількість	Рік випуску
Ан-72/74	Державне авіаційне підприємство «Україна»	1	2001
Ан-140	Мотор Січ	2	2003, 2004
Ан-148	Міжнародні авіалінії України	3	2004, 2010, 2011
Ан-158	Авіалінії Антонова	1	2005

Очевидно, що для підтримки авіапромисловості на належному рівні, окрім грамотної державної підтримки, їй необхідно і ряд інших факторів. Одним з таких є замовлення на її техніку. Але на жаль, зараз вітчизняні авіа-компанії все частіше вважають за краще замовляти лайнери іноземного виробництва, що, звичайно ж, не робить позитивного впливу на український авіапром. Аналіз причин ситуації, яка склалася, і знаходження пропозицій щодо можливого її поліпшення є метою даної статті.

Аналіз публікацій

Проблема розвитку вітчизняного авіапрому є досить популярною як в Україні, так і за кордоном. Аналіз результатів досліджень показав, що в основному вирішення цієї проблеми можна розділити на дві групи.

У першій групі розвиток розглядається або в аспекті взаємодії, а іноді і злиття українських авіаційних підприємств з іноземними підприємствами, в основному підприємствами Російської Федерації [4], або взагалі виконання на Україні російського сценарію розвитку авіапрому [5].

У другій групі висвітлюються підходи державного реформування і визначення сучасних перспектив організаційно-правового забезпечення української авіаційної галузі [6]. Але і в першій і в другій групі можна прослідкувати, що організаційно-економічні заходи, які проводяться українським урядом для розвитку вітчизняних авіабудівних підприємств, не цілком відповідають сучасним ринковим вимогам, які могли б забезпечити очікуваний прибуток. До того ж в обох групах явний акцент робиться на нормативно-правову і організаційно-структурну базу, яка проводиться відносно до виробничих потужностей, але не до споживчих. Проте саме до споживачів авіаційної техніки треба застосовувати реформи, які б стимулювали їх замовляти вітчизняну техніку.

Пасажирські авіаційні перевезення українськими авіакомпаніями

Перш ніж приступити до аналізу причин невеликої кількості замовлень на вітчизняну цивільну авіатехніку, необхідно проаналізувати ринок пасажирських авіаперевезень України.

Станом на вересень 2013 р. в Україні зареєстровано 85 авіакомпаній, які мають чинний сертифікат експлуатанта. У 2012 р. лише 48 авіакомпаній могли перевозити пасажирів, 36 здійснювали комерційні пасажирські перевезення і лише п'ять із них «АероСвіт», «Міжнародні авіалінії України», «Авіалінії Візз Ейр Україна»,

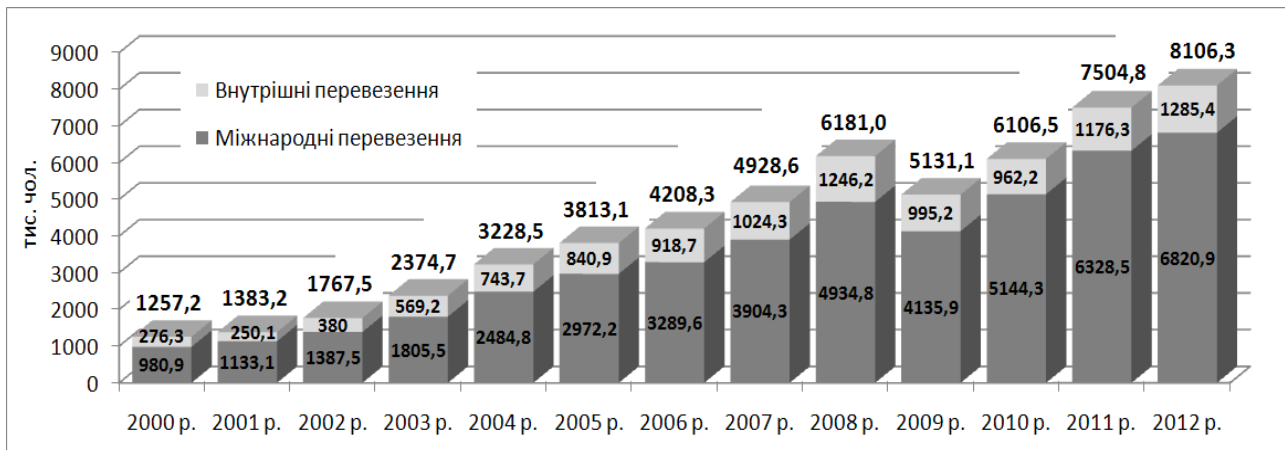
«ЮТейр-Україна», «Роза вітрів» займали домінуюче положення і здійснювали 93 % загальнодержавних перевезень. На всіх інших перевізників припадало лише 7 % всього ринку [7]. Проте в кінці першого півріччя 2013 р. ситуація трохи змінилася. Комерційні пасажирські перевезення здійснювалися вже 39 авіакомпаніями, а майже 90 % загальнодержавних перевезень здійснювалося вже іншою п'ятіркою: «Міжнародні авіалінії України», «Авіалінії Візз Ейр Україна», «ЮТейр-Україна», «Роза вітрів» і «Ейр Онікс». Скорочення обсягів пасажирських авіаперевезень було спричинено припиненням діяльності на початку року провідної української авіакомпанії «АероСвіт», на яку в 2012 р. припадало близько 38 % в загальних обсягах перевезень.

Окрім цього, слід також зазначити іноземних перевізників, рейси яких до України, як і українських за кордон, здійснюються відповідно до двосторонніх угод і закріплених квот. Ці квоти в основному сприяють успішному розвитку лідерів ринку авіаперевезень, стримуючи при цьому іноземні компанії. Але, незважаючи на це, кількість рейсів іноземних перевізників до України та з неї з роками неухильно зростало. У 2005 р. їх налічувалося 47 із 25 країн світу, в 2007 р. країн було вже 29, а в 2012 р. регулярні польоти на території України виконували 55 іноземних авіакомпаній із 32 країн світу. Найбільші обсяги перевезень здійснювалися між Україною і Росією, Німеччиною, Туреччиною, Ізраїлем, Італією, ОАЕ, Австрією, Польщею, Грузією, Нідерландами та ін. [7].

Незважаючи на таку кількість авіаперевізників, показники обсягів пасажирських авіаперевезень в Україні тривалий час залишалися невітнішими. Стійке зростання пасажирських перевезень і показників пасажиропотоку в Україні почало спостерігатися лише з 2000 р. (див. рисунок).

Цьому збільшенню пізніше сприяв експеримент Міністерства транспорту України, розпочатий у 2002 р. у вигляді Програми розвитку внутрішнього ринку авіаційних перевезень [8], що передбачає збільшення кількості внутрішніх рейсів з одночасним суттєвим зниженням цін на квитки.

Збитки за рахунок зниження цін компенсувалися Мінтрансом наданням авіакомпаніям знижок на паливо, аеронавігаційного обслуговування та обслуговування аеропорту. Хоч експеримент тривав декілька місяців, він дозволив збільшити загальні показники пасажирських авіаперевезень на 20–30 % щорічно.



Обсяг пасажирських перевезень авіаційним транспортом України (2000–2012 рр.)

Винятком став 2009 р. Через світову кризу, негативної динаміки макроекономічних показників, нестабільності економіки України основні показники ринку українських авіаперевезень скоротилися на 16–20 %, але в 2010 р. вони знову майже зрівнялися з докризовими і продовжили зростати до 2012 р. (див. рисунок) [7].

Аналіз причин оновлення парків вітчизняних авіакомпаній іноземною авіатехнікою

Позитивне зростання загального пасажиропотоку показує стабільний попит на ринку авіаперевезень. Причому цей попит постійно зростає і його збільшення змушує основних гравців цього ринку замислюватися про розширення свого авіапарку. Але вітчизняні авіакомпанії все частіше вважають за краще замовляти техніку іноземних виробників, що ніяк не може позитивно впливати на розвиток вітчизняної авіаційної промисловості, яка безпосередньо залежить від цих замовлень. Аналіз ситуації, яка склалася, показує декілька причин її виникнення.

Перша причина бере свій початок ще з епохи розпаду Радянського Союзу. В ті часи в СРСР був лише один авіаперевізник — «Аерофлот», а авіаційна техніка була чітко розділена за своїм призначенням: Як-40, Ан-24 і L-410 літали на регіональних маршрутах; Ту-134, Ту-154, Як-42 та Іл-86 — на середньомагістральних; Іл-62 — на далекомагістральних [9].

Оскільки на момент розпаду СРСР виробництво пасажирської української авіатехніки було практично на нулі, а нею можна було б забезпечити регіональні, близькомагістральні та середньомагістральні маршрути, то українські перевізники розпочинали закупати за кордоном на лізингових умовах уживані «Boeing».

Навіть, незважаючи на те, що більшості цих літаків на той момент було вже більше 10 років, на цей крок їх, перш за все, штовхало фізичне і

моральне старіння радянської техніки, яка тоді була в експлуатації.

Якщо в середині 1990-х років оновлення закордонною технікою своїх автопарків могли собі дозволити лише одиниці авіакомпаній, то зараз така тенденція простежується в більшості учасників українського авіаційного ринку. Причому окрім «Boeing» вже активно експлуатуються «Airbus», «Embraer» та ін., які також не є новою технікою.

На сьогодні в парках українських авіакомпаній основний обсяг перевезень виконується на літаках саме іноземного виробництва. За станом на 2013 р. в Україні налічується 17 авіакомпаній які використовують авіатехніку іноземного виробництва (табл. 3) [2]. Причому в таблицю не включалися літаки, які мають статус таких, що знаходяться на зберіганні, або використовуються іншими авіакомпаніями на правах оренди.

Друга причина стала наслідком дій Міністерства транспорту України, які були спрямовані на виконання світових норм, щодо підвищення безпеки польотів. Причому ці дії торкнулися всієї без винятку цивільної авіації України.

Спочатку, 18 грудня 2007 р. Державіаадміністрація України видала Експлуатаційну директиву № ЕД-01-07, згідно з якою, з 1 квітня 2008 р. в Україні заборонялася експлуатація на міжнародних та внутрішніх лініях літаків, які зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, не обладнаних системою попередження зіткнення в повітрі ACAS II (TCAS II) та аварійними радіомаяками (ELT), а з 1 червня 2008 р. — також системою попередження про небезпечне зближення з землею TAWS (EGPWS) [9]. Вимога обов'язкової комплектації літальних апаратів системою ACAS II розповсюджувалася на всі цивільні літаки з турбінними двигунами максимальною злітною масою більше 5700 кг, або на борту яких дозволено перевозити більше 19 пасажирів.

Таблиця 3

**Авіакомпанії України, які мають у своєму парку літаки іноземного виробництва
(станом на вересень 2013 р.)**

Авіакомпанія	Тип літака	Кількість літаків
Авіакомпанія Браво	McDonnellMD-83	1
Авіалінії Харкова	Boeing 737-800	2
	Boeing 767-300	1
Авіатранс К	Airbus A320-200	2
	Avro RJ	1
	McDonnell MD-83	2
Буковина	McDonnellMD-82	2
	Fokker 100	1
Візз Ейр Україна	Airbus A320-200	4
Державне авіаційне підприємство «Україна»	Airbus A319	1
Дніпроавіа	Embraer ERJ 145	17
	Boeing 737-300/500	2
Ейр Онікс	Boeing 737-300/500	4
ІСД Авіа	CRJ 200	3
Міжнародні авіалінії України	Boeing 737-300/400/500	20
	Boeing 737-800/900	11
	Boeing 767-300	2
	Embraer 190	5
Роза вітрів	Airbus A320-200	4
	Airbus A321-200	5
	Airbus A330-200	1
SahandAirlines	McDonnell MD-82	1
UM Air	Bae 146	3
	McDonnell MD-82	1
Урга	SAAB 340B	3
Хорс	McDonnell MD-81	1
	McDonnell MD-82	4
ЮТейр-Україна	ATR 42/72	10
	Boeing 737-800	3
	CRJ 200	3
ЯнЕйр	Airbus A320-200	1
	Saab 340	2

Система TAWS (EGPWS) повинна була встановлюватися на всі цивільні літаки з турбінними та поршневыми двигунами максимальною злітною масою більше 5700 кг з максимально затвердженою кількістю пасажирських місць більше 9, а аварійні радіомаяки ELT — взагалі на всі літаки, що виконували комерційні перевезення [10]. Особливо постраждали від цієї директиви невеликі перевізники на внутрішніх лініях.

Оскільки основу їх парків переважно складала літаки радянського виробництва, то вони відразу опинилися під загрозою усунення від польотів. Адже ціна доукомплектування їх літаків системами ACAS II та EGPWS виявилася майже такою самою як і залишкова вартість самих літаків. З нових вітчизняних літаків на той момент

такою апаратурою володіли лише Ан-140 та Ан-148, але їх серійне виробництво постійно зтримувалося.

Потім до цієї директиви додалися також накази Державіаадміністрації України, згідно з якими з державного реєстру цивільних повітряних суден України вилучалися повітряні судна, на які протягом двадцяти чотирьох місяців не видавалися сертифікати льотної придатності або дозволи на виконання польотів. Також, на підставі регламенту ЄС № 216/2008, до цього ще додавалася і обов'язкова вимога, яка висувалася Єврокомісією, про виведення з українського Держреєстру всіх цивільних повітряних суден, які не сертифіковані Європейським агентством з безпеки польотів (EASA). За станом на 2012 р. із літа-

ків українського виробництва такий сертифікат був лише у Ан-26, усі інші наші літаки, зокрема «Руслан» та Ан-148, літали над Європою без цього сертифіката. Як відзначали тоді керівники ДП «Антонов», — «сертифікація кожного типу літаків для України буде обходитися в \$40 млн у рік» [11; 12].

Третя причина полягає в надходженні на український ринок іноземних авіакомпаній, які здійснювали «лоу-кост» перевезення. Ці компанії відразу підкупили українських пасажирів своєю дешевизною і забезпечили серйозну конкуренцію традиційним вітчизняним авіаперевізникам. За українськими законами для надходження бюджетної авіакомпанії на український ринок вони повинні створити в нашій країні дочірню компанію і зареєструвати тут свої повітряні судна, які, звичайно ж представляють зарубіжну техніку. Хоч «лоу-кост» авіакомпанії програвали авіаринок за рахунок вузької географії польотів, усе ж таки вони створили небезпеку формування нової іноземної монополії. Окрім цього їх авіапарк, який був новішим і якіснішим, створив конкуренцію вітчизняній техніці.

Незважаючи на те, що всі ці причини стимулювали українські авіакомпанії кардинально оновлювати свої авіапарки, вони особливо не вплинули на український авіапром. На сьогодні день магістральні рейси в основному обслуговуються лише іноземною технікою. І хоч техніка для далекомагістральних польотів у нашій країні поки серійно не виробляється, за наявності замовлень заповнити сегмент регіональних й середньомагістральних маршрутів нашими літаками Україні цілком можливо. Слід зазначити, що окрім цивільної авіації схожа ситуація із специфікою, формування, структурою, парком повітряних суден і т.п. спостерігається і у авіакомпаній на ринку вантажних авіаперевезень. Єдина відмінність полягає в тому, що ці компанії активно працюють лише за кордоном, а обсяги внутрішніх рейсів у них надто низькі.

Висновки

Проведений аналіз показав, що нові норми ІСАО і жорстка конкуренція з боку іноземних компаній змусили українських авіаперевізників замислитися про оновлення свого авіапарку. Але тенденція оновлення новою технікою простежується лише в лідерів українського ринку. Невеликі авіакомпанії продовжують використовувати літаки радянського виробництва, або ж вживані іноземні лайнери. Потрібно визнати, що відбувається це переважно через відсутність можливості купівлі ними нової техніки.

Одним із шляхів вирішення проблеми, яка склалася, є авіаційний лізинг і кредитування

українського авіапрому. На сьогодні більше половини всіх продажів літаків у світі відбувається саме за рахунок лізингу. Окрім цього, лізингові компанії пропонують також технічне обслуговування і ремонт літаків. Даний механізм дозволить простимулювати модернізацію і розширення парків вітчизняних авіакомпаній новими літаками українського виробництва. А це, у свою чергу, підтримає і забезпечить розвиток вітчизняного авіапрому, потенціал якого ще дозволяє поступово заповнити новими літаками «Антонов», на внутрішніх і міжнародних лініях не лише Українські, але й іноземні авіакомпанії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ківа Д. Фірмовий стиль «АН» / Д. Ківа // Дзеркало тижня. — 2010. — № 36. — 01 жовтня 2010.
2. *Авіаційно-інформаційний портал Airfleets.net*. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.airfleets.net/recherche/list-country-Ukraine.htm>
3. *Авіаційно-інформаційний портал Planespotters.net*. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://russianplanes.net/registr>.
4. Байбакова Е. Ю. Интеграция авиационной промышленности России и Украины: Анализ перспектив и рисков. Перспективы скоординированного социально-экономического развития России и Украины в общеевропейском контексте / Е. Ю. Байбакова, В. В. Клочков // Тр. первой междунар. науч.-практ. конф. — РАН. ИНИОН. Отдел науч. сотрудничества и междунар. связей. — М., 2013. — С. 216–221.
5. Гридасов А. Д. Анализ опыта интеграции предприятий авиационной промышленности Российской Федерации / А. Д. Гридасов // Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии: сб. науч. трудов. — Х.: Нац. аэрокосм. ун-т «ХАИ», 2009. — № 43. — С. 232–242.
6. Куприянова В. С. Организационное обеспечение развития гражданской авиационной промышленности Украины / В. С. Куприянова // Экономика промышленности. БИЗНЕС ИНФОРМ. — 2011. — № 1. — С. 39–43.
7. *Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України)*. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>.
8. Наказ Міністерства транспорту України від 21.06.2002 № 418 «Про затвердження Порядку проведення експерименту щодо розвитку внутрішнього ринку авіаційних перевезень на період з 01.07.2002 р. по 30.09.2002 р.».
9. Печорина Н. Украинские авиоперевозки: административные методы «задают» скромный рост? / Н. Печорина, А. Фомин. — 2008. — № 10, 2008 (46). — С. 40–48
10. *Експлуатаційна директива Державної авіаційної адміністрації України від 18.12.2007 р. №*

ЕД-01-07 «Експлуатація літаків, що не обладнані системами БСПС II (ACAS II), TAWS (EGPWS) та ELT».

11. *Синицына Е.* «Открытое небо» прикрыли. Совместное авиaproстранство заработает не раньше 2013 года / Е. Синицына, И. Бурдыга // «Коммерсантъ Украина». — 2012. — №1 01 (1591). — 03 июля 2012.

12. *Куклінський М. В.* Ступінь інтеграції України в міжнародну багаторівневу систему управління безпекою польотів / М. В. Куклінський, Т. В. Холявкіна // Вісник НАУ. — 2012. — № 3 (52). — С. 52–56.

REFERENS

1. *Kiva D.* Firmovyy styl' «AN» / D. Kiva // Dzerkalo tyzhnya. — 2010. — № 36. — 01 zhovtnya 2010.

2. Aviatsiyno-informatsiynyy portal Airfleets. net. [Elektronnyy resurs]. — Rezhym dostupu: <http://www.airfleets.net/recherche/list-country-Ukraine.htm>.

3. *Aviatsiyno-informatsiynyy portal Planespotters. net.* [Elektronnyy resurs]. — Aviatsiyno-informatsiynyy Aviatsiyno-informatsiynyy Aviatsiyno-informatsiynyy. — Rezhym dostupu: <http://russianplanes.net/registr>.

4. *Baybakova Ye. Yu.* Integratsiya aviatsionnoy promyshlennosti Rossii i Ukrainy: Analiz perspektiv i riskov. Perspektivy skoordinirovannogo sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossii i Ukrainy v obshche-yevropeyskom kontekste / Ye. Yu. Baybakova., V. V. Klochkov // Tr. pervoy mezhdunar. nauchn.-prakt. konf. — RAN. INION. Otdel nauch. sotrudnichestva i mezhdunar. svyazey. — M., 2013. — S. 216–221.

5. *Gridasov A. D.* Analiz opyta integratsii predpriyatiy aviatsionnoy promyshlennosti Rossiyskoy

Federatsii / A. D. Gridasov // Otkrytyye informatsionnyye i komp'yuternyye integrirovannyye tekhnologii: sb. nauch. trudov. — Kh.: Nats. aerokosm. un-t «KHAU», 2009. — №. 43. — S. 232–242.

6. *Kupriyanova V. S.* Organizatsionnoye obespecheniye razvitiya grazhdanskoй aviatsionnoy promyshlennosti Ukrainy / V. S. Kupriyanova // Ekonomika promyshlennosti. BIZNES INFORM. — 2011. — № 1–2011. — S. 39–43.

7. *Derzhavna aviatsiynna sluzhba Ukrainy (Derzhaviasluzhba Ukrainy).* [Elektronnyy resurs]. — Rezhym dostupu: <http://www.avia.gov.ua>.

8. *Nakaz Ministerstva transportu Ukrainy vid 21.06.2002 № 418 «Pro zatverdzhennya Poryadku provedennya eksperymentu shchodo rozvytku vnutrishnoho rynku aviatsiynykh perevezhen' na period z 01.07.2002 r. po 30.09.2002 r.».*

9. *Pechorina N.* Ukrainskiye aviaperevozki: administrativnyye metody «zadavyat» skromnyy rost? / Natal'ya Pechorina, Andrey Fomin // zhurnal «Vzlet». — 2008. — № 10.2008 (46). — S. 40–48.

10. *Ekspluatatsiynna dyrektyva Derzhavnoyi aviatsiynoyi administratsiyi Ukrainy vid 18.12.2007 r. № ED-01-07 «Ekspluatatsiya litakiv, shcho ne obladnani systemamy BSPS II (ACAS II), TAWS (EGPWS) ta ELT».*

11. *Sinitsyna Ye.* «Открытое небо» прикрыли. Совместное авиaproстранство заработает не раньше 2013 года / Yelena Sinitsyna, Igor' Burdyga // «Коммерсантъ Украина». — 2012. — № 101 (1591). — 03 iyulya 2012.

12. *Kuklins'kyy M. V.* Stupin' intehratsiyi Ukrainy v mizhnarodnu bahatorivnevu systemu upravlinnya bezpe-koyu pol'otiv / M. V. Kuklins'kyy, T. V. Kholyavkina // Visnyk NAU. — 2012. — № 3 (52). — S. 52–56.

Стаття надійшла до редакції 13.11.2013