

РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ АВИАСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ



Авиационная отрасль принадлежит к стратегически важным секторам экономики. Украина входит в число 9 стран мира, которые имеют собственное производство самолетов полного цикла. Основным отечественным предприятием авиационной отрасли является ГК "Антонов", в состав которого входят Харьковское государственное авиационное производственное предприятие и ГП "Завод 410 гражданской авиации". После распада СССР в Украине остались практически все главные звенья авиационного производства.

Однако на сегодня состояние отрасли характеризуется наличием системных проблем, которые связаны с адаптацией к рыночным условиям ведения хозяйства, жесткой конкуренцией на мировом рынке на фоне низкого спроса на внутреннем рынке, существенным дефицитом оборотных средств предприятий и т.п.

Важность развития авиастроения в Украине обусловлена значительной емкостью мирового рынка и необходимостью обновления авиапарков. Кроме того, развитие авиационной отрасли имеет важное социальное значение для экономики нашей страны (развитие смежных отраслей, инфраструктуры, увеличение рабочих мест и т.д.).

Экономическое положение авиапредприятий Украины во многом зависит от конъюнктуры внешних рынков. Нестабильные показатели возобновления деловой активности и экономик стран, которые являются основными потребителями украинской продукции, в последние годы были одними из основных факторов, которые негативно влияли на отрасль. Приоритетными рынками сбыта украинской продукции являются страны СНГ, Индия, Ирак, Иран, Ливия, Египет и другие (см. таблицу).

ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ

В 2011 году Счетной палатой Украины был проведен аудит деятельности Министерства промышленной политики в сфере развития авиационной промышленности за предыдущие три года, по результатам которого был выявлен целый ряд недостатков и нарушений законодательства, а государственная поддержка отрасли признана непоследовательной и недостаточно эффективной.

В целом, в выводах аудита отмечалось, что отечественная самолетостроительная отрасль долгое время остается в кризисном состоянии, наблюдается снижение научно-технического и технологического потенциала, растет научно-технологическая отсталость от развитых государств. Для предприятий отрасли характерным является высокий уровень изношенности основных фондов (более 70%), значительный дефицит квалифицированных кадров, отсутствие системы стимулирования продаж произведенной продукции как на внутреннем, так и на внешних рынках.

При этом следует отметить и некоторые позитивные сдвиги в сфере самолетостроения Украины. В частности, с III квартала 2010 года начали действовать нормы Закона Украины №1814 - VI от 20.01.2010 г. "О внесении изменений в некоторые законы Украины относительно государственной поддержки самолетостроительной промышленности в Украине". Согласно им к самолетостроительным предприятиям в период до 1 января 2016 года применяются особые условия уплаты ввозной пошлины, а также особые условия уплаты земельного налога, налога на добавленную стоимость, налога на прибыль предприятий и другие льготы и преференции.

В I квартале 2012 года ВРУ позволила авиастроительным предприятиям осуществлять закупки комплектующих без тендеров (внесены изменения в Закон Украины «Об осуществлении государственных закупок»). В соответствии с документом, действие Закона о госзакупках не распространяется на комплектующие к самолетам или вертолетам, материалы и агрегаты для авиационных двигателей, которые внесены в конструкторские документы проектировщика. По мнению экспертов, эти изменения позволят значительно сократить сроки поставок комплектующих, а также обеспечить своевременное выполнение заказов.

ПЕРСПЕКТИВЫ

В конце августа 2011 года, для улучшения условий продажи отечественных самолетов и приведения их к европейским правилам, Министерством инфраструктуры Украины было принято решение о реорганизации Государственного предприятия "Лизингтехтранс" в "Антонов Финанс", которое начало работать с января 2012 года. Основным заданием нового предприятия является создание наиболее выгодных условий для продажи украинских самолетов. Кроме того, правительство намерено возмещать проценты по кредитам завода или лизинговой компании в соответствии с международными нормами. Таким образом, украинским авиазаводам могут быть обеспечены правила продажи самолетов, аналогичные тем, по которым работают их прямые конкуренты - Embraer и Bombardier.

Позитивным фактором также может стать подписанное еще в октябре 2010 года Соглашение между РФ и Украиной о создании совместного предприятия на паритетной основе. При этом созданное предприятие будет заниматься продажей самолетов марки "Ан", позиционированием их на внешних рынках, вопросами разработки новых самолетов. В рамках соглашения Россия может получить доступ к авиаконструкторским наработкам украинских специалистов. Украина, в свою очередь, сможет расширить и диверсифицировать рынки сбыта продукции, что является актуальной задачей в условиях возможной временной потери рынков арабских стран, связанной с нестабильностью политической ситуации в регионе. По словам Генерального конструктора Концерна «Антонов», в СП могут войти Воронежское акционерное самолетостроительное общество и российские финансовые структуры. Если переговоры пройдут успешно, СП может начать полноценную работу уже в 2012 году.

В соответствии со Стратегией развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года, одобренной Распоряжением Кабинета Министров Украины от 27 декабря 2008 года № 1656 - р, запланировано проведение структурных преобразований путем приватизации предприятий авиационной промышленности с учетом особенностей отрасли и сохранением государственного влияния на принятие стратегических решений. По мнению разработчиков стратегии, такой подход даст возможность привлечь внебюджетные ресурсы для финансирования, реформирования отечественной авиационной промышленности (стратегические инвестиции) и значительно сократить расходование бюджетных средств на развитие отрасли.

В целом в течение 2012- 2015 гг. ГК "Антонов" планирует произвести 83 самолета Ан-148 и Ан-158. В 2012 году - 15 ед., в 2013 году - 20 ед. и в 2014- 2015 гг. - по 24 самолета.

Согласно данным Государственного концерна, потребность мирового рынка в самолетах Ан-158 оценивается на уровне 240 единиц, при этом уже заключены контракты на поставку 20 самолетов в Российскую Федерацию. Есть также заказы на поставку 5 самолетов на внутренний рынок Украины, 6 самолетов - на Кубу, 12 самолетов - в Россию, 64 самолетов - в Иран. По оценкам экспертов, потребность мирового рынка в самолетах Ан-148 составляет около 300 единиц.

В среднесрочной перспективе рынок авиаперевозок военных и гражданских грузов может испытать недостаток самолетов соответствующего назначения, поскольку имеющийся парк самолетов семейства "Антонов" стран СНГ, Ближнего Востока, Африки и Юго-Восточной Азии нуждается в обновлении по причине значительного уровня изношенности. Однако системный кризис отечественной авиастроительной отрасли ставит под сомнение выполнение даже уже имеющихся контрактов на поставку самолетов.

В целом, без значительных объемов финансирования и поддержки научных разработок, необходимых для увеличения производства и снижения себестоимости продукции, на фоне практически полного отсутствия внутреннего спроса, украинским авиастроительным предприятиям будет крайне сложно конкурировать на внешних рынках.

Алексей Черноротов,
начальник отдела корпоративных рейтингов агентства **«Кредит-Рейтинг»**

Производство самолетов в Украине за 2002-2011 гг.

Год поставки	Тип самолета	Количество	Производитель	Заказчик
2002	Ан- 140	2	ХГАПП	Авиакомпания "Одесские авиалинии"
	Ан- 140	1	ХГАПП	Авиакомпания "Аэромост-Харьков"
	Ан- 124	1	ГП "КиАЗ "Авиант"	Ливия
2003	Ан- 140	2	ХГАПП	Авиакомпания "Аэромост-Харьков"
	Ан- 140-100	1	ХГАПП	Авиакомпания "Мотор-січ"
	Ан- 124	1	ГП "КиАЗ "Авиант"	ОАЕ
2004	Ан- 140-100	2	ХГАПП	"Ілліч-Авіа" (Украина)
	Ан- 140-100	1	ХГАПП	AZAL (Азербайджан)
2005	Ан-74-Т-200А	1	ХГАПП	Египет
	Ан- 140-100	2	ХГАПП	AZAL (Азербайджан)
	Ан-32П	2	ГП "КиАЗ "Авиант"	Ливия
2006	Ан-32Б	1	ГП "КиАЗ "Авиант"	Сначала судно предназначалось для Судана, передано Экваториальной Гвинее в 2008 году
2008	Ан-32П	4	ГП "КиАЗ "Авиант"	МЧС Украины
2009	Ан- 148	1	ГП "КиАЗ "Авиант", ХГАПП	-
	Ан- 74	3	ХГАПП	-
2010	Ан- 148	1	ГК "Антонов"	-
	Ан- 32	3	ГК "Антонов"	-
2011	Ан- 32	2	ГК "Антонов"	Ирак
	Ан- 74	1	ГК "Антонов" (ХГАПП)	Туркменистан
	Ан- 148-100	1	ГК "Антонов"	МАУ (Украина)
Всего:		33		
в т.ч.	Ан- 32	12		
	Ан- 74	5		
	Ан- 124	2		
	Ан- 140	11		
	Ан- 148	3		

Источник: www.wing.com.ua, www.avia.biz.ua

Распространение, копирование и изменение материалов Компании не допускается без получения предварительного письменного согласия Компании. Дополнительная информация предоставляется на основании запроса.

© 2012 ООО «Кредит-Рейтинг». Все права защищены.