

Огляд авіабудівної галузі України за I півріччя 2014 року

Поточний стан авіабудування України

Однією з основних диспропорцій економіки України, яка ускладнює її розвиток, є низький рівень доданої вартості товарів, що виробляються вітчизняною промисловістю. Наслідки світової фінансово-економічної кризи, яка розпочалась у 2008-2009 рр. продемонстрували, що економічна система, зорієнтована на виробництво таких товарів, є більш вразливою до негативних чинників.

З огляду на це, галузь авіабудування України потенційно могла б стати сектором, у якому можливо суттєво збільшити інноваційну складову у виробництві. Авіаційна галузь належить до стратегічно важливих секторів економіки. Україна входить до числа 9 країн світу, що мають власне виробництво літаків повного циклу. Важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлено значною ємністю світового ринку та необхідністю оновлення авіапарків.

Крім того, розвиток авіагалузі України має важливе соціальне значення для економіки (розвиток суміжних галузей, інфраструктури, збільшення робочих місць тощо). Економічний стан машинобудування та промисловості України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків. Нестабільні показники відновлення ділової активності та економіки в ряді країн, які є основними споживачами української продукції, залишались ключовими факторами, які негативно впливали на галузь авіабудування. Основними ринками збуту української продукції є країни СНД, Індія, Ірак, Іран, Лівія, Єгипет та інші країни. У Таблиці 1 наведено основні виробничі показники галузі.

Таблиця 1. Інформація про кількість літаків, які було випущено в Україні

Рік поставки	Тип літака	Кількість	Виробник	Замовник
2002	Ан-140	2	ХДАВП	Авіакомпанія «Одеські авіалінії»
	Ан-140	1	ХДАВП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-124	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	Лівія
2003	Ан-140	2	ХДАВП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-140-100	1	ХДАВП	Авіакомпанія «Мотор-Січ»
	Ан-124	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	ОАЕ
2004	Ан-140-100	2	ХДАВП	«Ілліч-Авіа» (Україна)
	Ан-140-100	1	ХДАВП	AZAL (Азербайджан)
2005	Ан-74-Т-200А	1	ХДАВП	Єгипет
	Ан-140-100	2	ХДАВП	AZAL (Азербайджан)
	Ан-32П	2	ДП «КиАЗ «Авіант»	Лівія
2006	Ан-32Б	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	Спочатку судно призначалося для Судану, передано Екваторіальній Гвінеї у 2008 році
2008	Ан-32П	4	ДП «КиАЗ «Авіант»	МНС України
2009	Ан-148	1	ДП «КиАЗ «Авіант», ХДАВП	-
	Ан-74	3	ХДАВП	-
2010	Ан-148	1	ДК «Антонов»	-
	Ан-32	3	ДК «Антонов»	-
2011	Ан-32	2	ДК «Антонов»	Ірак
	Ан-74	1	ХДАВП	Туркменістан
	Ан-148-100	1	ДК «Антонов»	МАУ (Україна)
2012	Ан-74ТК-200	1	ХДАВП	МО Туркменістану
	Ан-32	5	ДК «Антонов»	Ірак
	Ан-148	3	ДК «Антонов»	-
2013	Ан-158	3	ДК «Антонов»	Куба
	Ан-148	1	ДК «Антонов»	Північна Корея
	Ан-74	1	ХДАВП	Казахстан
I півр. 2014	Ан-158	2	ДК «Антонов»	Куба
	Ан-74	1	ХДАВП	Казахстан
Разом:		50		
у т.ч.	Ан-32	17		
	Ан-74	8		
	Ан-124	2		
	Ан-140	11		
	Ан-148	7		
	Ан-158	5		

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

Виходячи з вищенаведених даних важко говорити про ефективність та рентабельність літакобудування в Україні. Для того щоб налагодити нормальний виробничий, фінансовий та операційний цикли, знизити витрати на виробництво одиниці продукції за оцінками фахівців української галузі потрібно виробляти не менше 20 літаків на рік (на першому етапі відновлення авіабудування), тоді як у період з 2002 року по 2013 рік в Україні щорічне виробництво літаків становило лише 3-7 одиниць. Також важко говорити і про конкурентоздатність продукції. Компанії виробники-світові лідери галузі спроможні передавати замовникам від 350 до 500 одиниць готової продукції на рік.

Вітчизняна літакобудівна галузь довгий час залишається у системному кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалу, зростає науково-технологічна відсталість від розвинених держав. Для підприємств галузі характерним є високий рівень зношеності основних фондів (більше 70%), дефіцит молодого покоління кваліфікованих кадрів, відсутність механізму державної підтримки, а також системи стимулювання продажів виробленої продукції як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

Характеристика основних гравців галузі

Основною вітчизняною компанією, яка має потужності з повноцінного виробництва літаків є Державний авіабудівний концерн «Антонов», який створений на базі: київського заводу «Авіант»; Харківського державного авіаційного виробничого підприємства; ДП «Завод 410 цивільної авіації».

Крім вищезазначених підприємств в Україні сьогодні функціонує ряд компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі, надають сервісні, ремонтні послуги техніки тощо (Таблиця 2).

Таблиця 2. Українські підприємства авіабудівної галузі

Підприємство	Вид діяльності
ТОВ «ХЕЛІТРЕЙНІНГ УКРАЇНА»	розробка та виробництво сучасних тренажерних систем для вертолітної авіації
ТОВ «Алан-Компані Лтд»	розробка та виготовлення елементів меблевого обладнання для будь-яких типів повітряних суден
ТОВ КБ «Вертикаль»	розробка вертольотів
Луцький ремонтний завод «МОТОР»	ремонт авіаційних турбореактивних двигунів для сучасних бойових літаків
ЗАТ «Завод Ремсчетмаш»	Виробництво надлегких літаків, супутньої продукції
Компанія «UAvia»	розробка та виробництво багатоцільових типів безпілотних літаючих апаратів
Компанія «ЛугаПРОП»	виробництво повітряних гвинтів
ТОВ «Авіа-Про»	виробництво легких композитних високопланів <u>CT SW</u> .
Чугувський авіаційний ремонтний завод	ремонт авіаційної техніки, ремонт авіаційних двигунів
АТ «Мотор сич»	Одне з провідних підприємств України та світу з виробництва двигунів для авіаційної техніки
Авіаційна Фірма «Лілієнталь»	виробник надлегких літальних апаратів
Підприємство «АЕРОПРАКТ»	Розробка та серійне виробництво надлегких літаків
Компанія «Аерокоптер»	проекування та складання вертольотів
Компанія «ТММ-Авіа»	розробка та серійне виробництво надлегких літаків
ТОВ «Аерос»	Виробництво дельтапланів, планерів
ПФ «Секрет-Сервіс»	Виробництво спортивних пілотажних літаків

Джерело: спеціалізовані портали www.wing.com.ua, www.avia.biz.ua

Після розпаду СРСР в Україні залишились практично всі головні ланки авіаційного виробництва. Проте аналіз літакобудівної галузі свідчить про наявність системних труднощів підприємств, які пов'язані з адаптацією до ринкових умов господарювання, жорсткою конкуренцією на світовому ринку на фоні низького платоспроможного попиту на внутрішньому ринку, істотним дефіцитом обігових коштів тощо.

Незважаючи на вкрай важку фінансову ситуацію, що склалася у вітчизняній авіаційній промисловості, ще 3-5 років в Україні може зберегтись конструкторський потенціал у сфері розробки пасажирських і транспортних літаків. Залишились поки що і виробничі потужності, хоча рівень їх зносу є дуже високим. Крім того, на українські літаки поки що зберігається потенційний попит, за умови виконання українською стороною затверджених графіків поставок.

Ринки збуту української продукції, тенденції світового ринку

У середньостроковій перспективі світовий ринок авіаперевезень військових та цивільних вантажів може відчувати нестачу літаків відповідного призначення, оскільки наявний парк літаків (у т.ч. марки «Ан») країн СНД, Близького Сходу, Африки та Південно-Східної Азії через значний рівень

зношеності потребує оновлення. Проте системна криза вітчизняної авіабудівної галузі ставить під сумнів виконання навіть вже наявних контрактів на будівництво літаків.

Відповідно до Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 року №1656-р, було заплановано проведення структурних перетворень шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереженням державного впливу на прийняття стратегічних рішень. На думку розробників стратегії, такий підхід повинен був надати змогу залучити позабюджетні ресурси для фінансування, реформування вітчизняної авіаційної промисловості (стратегічні інвестиції) і значно скоротити неефективне витрачання бюджетних коштів на розвиток галузі.

В цілому протягом 2012-2015 рр. ДК «Антонов» було заплановано виробництво 83 літаків Ан-148 та Ан-158. Зокрема, у 2013 році концерном було передбачено виробництво 9-12 літаків (переважно літаки марки Ан-148 та Ан-158). Проте вже сьогодні можна констатувати, що плани залишаються тільки на «папері». Крім виробництва в Україні, літаки Ан-148 будуються також у Росії (Воронезький авіазавод), який планує у 2014 році випустити до 36 літаків.

Необхідно зазначити негативний тренд, який спостерігався у 2012-2013 рр., а саме: скорочення обсягів замовлень на українські літаки з боку Росії, яка на сьогодні активно просуває свою продукцію як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках (зокрема, «Суперджет 100», який був розроблений Компанією «Гражданские самолеты Сухого»). Крім Росії потенційний попит на українську продукцію авіабудування поки що зберігається з боку таких країн, як: Індія, Південна Америка, Туреччина, країни СНД та інші.

В цілому, слід зазначити, що боротьба на світовому ринку цивільного авіабудування загострюється. За прогнозами експертів до 2030 року світовий повітряний флот може збільшитись удвічі (з 18 до 37 тис. одиниць). Стратегічним ринком для «Boeing» та «Airbus» є також Східна Азія. За прогнозами фахівців, у найближчі п'ятнадцять років тільки Китай збільшить повітряний флот на п'ять тисяч літаків (частка КНР на світовому авіаринку може зрости з 10% до 17%). Експерти переконані, що рано чи пізно суперництво Boeing і Airbus завершиться та можуть з'явитися нові потужні гравці. Так, Китайська корпорація комерційних літаків «Comac», заснована у 2009 році, дуже стрімко розвивається. До 2020 року компанія планує завоювати 10-15% світового ринку. Китай все більше претендує на роль «технологічної супердержави» і вважає створення авіабудівної компанії, яка могла б на рівних конкурувати з західними лідерами, державним пріоритетом.

Ключові проблеми української галузі

Як зазначалось раніше, авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, а НДДКР із створення нової авіаційної техніки включено до категорії критичних технологій. У свій час радянська авіабудівна галузь формувалась у складі проектно-конструкторських бюро з розробки документації та технології виробництва літаків, вертольотів і двигунів до них, а також відповідних заводів з їх дослідних і серійних випусків, які працювали на кінцевий результат. Ліквідація СРСР з наступним формуванням нових держав призвела до руйнування встановлених коопераційних відносин у промисловості.

Щодо сучасної ситуації: у вітчизняному авіабудуванні проектні та виробничі потужності не працюють на кінцевий результат. Не досягнуто необхідної прозорості в економічній та фінансовій діяльності державних підприємств авіаційної галузі. Досі не впроваджено світову практику державно-приватного співробітництва, що продемонструвала ефективне підтвердження у розвинутих країнах світу. Таким чином літакобудування України на сьогодні, особливо з огляду на сучасні вимоги до параметрів економічності, надійності та екологічності авіаційної техніки (наприклад, основні вимоги сучасного авіабудування до 2020 року: -20% споживання палива, більше 50% ваги - композиційні матеріали тощо), принципово нового запропонувати вітчизняним та іноземним авіакомпаніям з власного серійного виробництва не може.

У кращому випадку, об'єднання підприємств у ДК «Антонов» сприятиме пріоритетному фінансуванню державою, але не виробництва літаків, а розробка нових проектів без доведення до серійного випуску. Приєднання України до СОТ також несе в собі додаткову загрозу

вітчизняному авіабудуванню, якщо відкривається безмитний доступ на ринок для всіх типів іноземних літаків (і навіть тих, які були в експлуатації) для здійснення міжнародних польотів.

Основними проблемами української авіабудівної галузі є:

- неефективна система визначення пріоритетів у розвитку авіаційної галузі (недостатнє врахування кращого світового досвіду);
- недостатньо чітка система визначення перспективної потреби держави та інших країн у літаках певних моделей;
- нерозвинена система стимулювання попиту та продажів на українську продукцію;
- занадто тривала підготовка до серійного випуску моделей літаків, яка може призвести навіть до їх морального старіння ще до початку випуску;
- фактична відсутність у галузі єдиного вертикально інтегрованого ефективно працюючого комплексу і т.д.

Світовий досвід розвитку та державної підтримки авіабудування. Механізми підвищення конкурентоздатності.

Загальна ідея інтегрувати українські підприємства галузі в єдину корпорацію з'явилася досить давно як реакція на загальносвітові тенденції об'єднання літакобудівних компаній.

Світовий досвід доводить, що лідерами авіабудування, такими як: «Airbus», «Boeing», «Bombardier», «EADS», «Embrae», «General Electric», «Pratt & Whitney», «Snecma», стають інтегровані структури, що виконують весь комплекс робіт зі створення, серійного виробництва й забезпечення експлуатації відповідної продукції.

Два провідних гравця на світовому авіаринку «Boeing» і «Airbus» співпрацюють із зовнішніми постачальниками комплектуючих, але основна частина робіт з остаточного збирання літаків здійснюється власними потужностями компаній. Цим же шляхом пішли й росіяни, які у 2006 році створили Об'єднану авіабудівну корпорацію, у яку були включені найбільші авіабудівні підприємства Росії.

На сьогодні ринок авіабудування є глобальним зростаючим ринком і характеризується жорсткою конкуренцією. Галузь масштабна, технологічно складна, існують великі ризики, пов'язані з масштабними інвестиціями в нові проекти і загостренням конкурентної боротьби на світовому ринку. Найскладніші технологічні завдання та високі витрати є причиною того, що лише невелика кількість країн працюють в авіабудівній галузі. Таким чином, на ринку виробників домінують кілька великих міжнародних компаній, які мають сильний вплив на ринок. Звичайно, такі технологічні та виробничі можливості були б недоступні без активної політичної та фінансової державної допомоги.

Державна підтримка країн лідерів галузі США та ЄС представлена такими механізмами: американці фінансують «Boeing» за допомогою сприятливого податкового режиму і регулярних державних замовлень з боку Пентагона та НАСА, а європейці діють напяму, вкладаючи ресурси у розвиток виробництва (європейці підкреслюють, що на відміну від непрямих субсидій прямі окупаються швидше).

Одним з основних факторів успіху корпорації Airbus є механізм кооперації. Створений на основі французького законодавства, Airbus є не стільки корпорацією, скільки об'єднанням товариств з метою сприяння їх економічній діяльності. У власності консорціуму також бере участь держава. Статус такого об'єднання відіграє важливу роль у підвищенні довіри з боку клієнтів авіакомпаній. Особливо важливим у цьому випадку є солідарна відповідальність промислових партнерів, а також підтримка держави, що забезпечує потенційним споживачам максимальну надійність продукції.

Керівництво американської компанії Boeing в даний час переглядає свою конкурентну стратегію, приділяючи увагу відповідності характеристик продукції, пропонованої компанією, вимогам ринку, виходячи з необхідності впровадження нових технологій у виробництво своїх літаків. Компанія

концентрує зусилля на високоприбуткових видах діяльності, таких як інтегровані системи та системне проектування, скорочуючи при цьому обсяг проектних робіт. Також Boeing розширює співпрацю з іноземними постачальниками устаткування, деталей і навіть послуг інжинірингу. Стратегія Boeing полягає в тому, щоб зберігаючи проект, передати більшу частину робіт субпідрядникам, а самій здійснювати лише остаточну збірку літаків. Така стратегія застосовується з метою зниження рівня виробничих і супутніх витрат, розподілення ризиків, пов'язаних з новими програмами будівництва літаків. Щоб зберегти свою ринкову частку, компанія Boeing все активніше укладає міжнародні аутсорсингові угоди, переводячи частину виробничих робіт безпосередньо в країни, які є покупцями літаків.

У цілому основою стратегій розвитку провідних світових виробників цивільних повітряних суден є постійне технологічне вдосконалення їхньої продукції і зниження експлуатаційних витрат пропонованих моделей літаків, включаючи витрату палива і витрати на ремонт і технічне обслуговування, а також розвиток довгострокових відносин з авіакомпаніями шляхом надання їм всебічної підтримки в експлуатації, модернізації та оновленні парку літаків.

Безумовно одним з основних інструментів державної підтримки авіабудування є державні замовлення. Крім того, дієвим механізмом підтримки галузі є фінансування придбання літаків. Наприклад, у Бразилії лізингові компанії (через систему страхових агентств і національних банків розвитку) можуть передавати покупцям літаки під 2-3% річних. Завдяки цьому бразильський «Embraer» за два десятиліття закріпився у ТОП-5 найбільших світових виробників.

Заходи державної політики щодо стимулювання авіабудування України

I. Останні зміни у законодавстві

1. Одним із головних профільних нормативних актів, який спрямований на розвиток авіабудівної галузі України є Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року, яка була схвалена Розпорядженням КМУ від 27.12.2008 р. за №1656-р. Стратегія розроблялась за участю ФДМУ, Національної академії наук, Державного концерну «Укроборонпром» тощо.

Зокрема у стратегії зазначається, що Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки. Результати дослідження потенціалу підприємств авіаційної промисловості свідчать про цілком можливе збільшення обсягів розроблення та виробництва авіаційної техніки. Разом з тим суттєве зниження науково-технічного та технологічного потенціалу авіаційної промисловості, катастрофічне відставання України у цій галузі від розвинутих іноземних держав, низька конкурентоспроможність продукції вітчизняної авіаційної промисловості викликають потребу в негайному вирішенні організаційно-правових, фінансових, економічних та інших проблем її розвитку.

Структурні перетворення повинні здійснюватися шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереження державного впливу на прийняття стратегічних рішень. Такий підхід може дати змогу залучити позабюджетні кошти для фінансування реформування вітчизняної авіаційної промисловості (інвестиції стратегічних інвесторів) і значно скоротити витрачання бюджетних коштів на розвиток галузі.

Мета стратегії полягає у створенні умов для подальшого розвитку авіаційної промисловості шляхом утворення на базі підприємств авіаційної промисловості разом з іноземними стратегічними партнерами конкурентоспроможного комплексу українського авіабудування.

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

- визначення пріоритетних напрямів розвитку авіаційної промисловості щодо виробництва конкурентоспроможної продукції;
- забезпечення стратегічних напрямів модернізації та розвитку виробничого, конструкторського, науково-дослідницького і кадрового потенціалу авіабудівної галузі;
- забезпечення підготовки сучасних фахівців;

- удосконалення системи наукового забезпечення авіаційної промисловості, у тому числі утворення ряду галузевих науково-дослідних установ;
- забезпечення формування державного замовлення на підготовку спеціалістів з вищою освітою за напрямками авіабудування, авіадвигунобудування та авіа приладобудування;
- створення та забезпечення функціонування за участю держави ефективної системи продажу авіаційної техніки у лізинг тощо.

Реалізацію стратегії планувалось здійснювати у три етапи. Перший етап (2008-2010 рр.) - створення умов для збереження та стабілізації діяльності підприємств авіаційної промисловості шляхом розроблення модифікацій авіаційної техніки, налагодження її серійного виробництва і збереження кадрового потенціалу за рахунок здійснення в повному обсязі заходів, передбачених у Державній комплексній програмі розвитку авіаційної промисловості до 2010 року, та інших заходів щодо нормативно-правового забезпечення життєдіяльності зазначених підприємств.

Другий етап (2011-2015 рр.) - забезпечення нарощення темпів створення та впровадження в серійне виробництво авіаційної техніки, подальшого удосконалення організаційно-правових форм господарювання, оптимізації виробничих потужностей підприємств авіаційної промисловості, їх реконструкції та технологічного переоснащення, розроблення та освоєння нових типів продукції із залученням ресурсів стратегічних інвесторів-співвласників зазначених підприємств.

Третій етап (2016-2020 рр.) - розроблення та впровадження нових типів авіаційної техніки і забезпечення динамічного зростання їх виробництва в рамках вітчизняних та міжнародних проектів. На цьому етапі передбачається створення нових типів літаків та іншої авіаційної техніки, їх серійне конкурентоспроможне виробництво за рахунок підвищення рівня менеджменту, технологічного та кадрового забезпечення, залучення інвестицій у тому числі міжнародних.

Фінансове забезпечення реалізації Стратегії на першому етапі повинно було здійснюватись у межах бюджетних асигнувань, на наступних етапах - за рахунок власних коштів підприємств авіаційної промисловості, а також кредитів, інвестицій та інших джерел.

З огляду на поточний стан авіабудівної галузі, існуючу структуру підприємств, їх фінансовий стан та виробничі показники, на жаль можна констатувати, що фактично перші два етапи стратегії не було виконано. Відповідно, без досягнення результатів перших двох етапів, реалізація третього етапу на сьогодні виглядає малоймовірною.

2. Наприкінці серпня 2011 року, для поліпшення умов продажу вітчизняних літаків та приведення їх до європейських правил продажу, Міністерством інфраструктури України було прийнято рішення про реорганізацію Державного підприємства «Лізингтехтранс» у «Антонов Фінанс», яке розпочало працювати з січня 2012 року. Основним завданням нового підприємства є створення найбільш вигідних умов для продажу вітчизняних літаків. Крім того, уряд має намір відшкодовувати відсотки за кредитами заводу або лізинговій компанії у відповідності до міжнародних норм. Таким чином, українським авіа заводам будуть забезпечені такі правила продажу літаків, за якими працюють їх прямі конкуренти - Embraer и Bombardier.

3. Відповідно до ЗУ «Про внесення змін до Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» щодо державної підтримки збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва від 05.06.2012 р. № 4884-VI передбачається наступне: на період з 01.01.2013 р. до 01.01.2017 р. запроваджується державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва через механізм здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті для закупівлі такої техніки. Компенсація надається експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України, виключно для авіаційної техніки вітчизняного виробництва, за відсотки, фактично сплачені у поточному бюджетному періоді, у розмірі облікової ставки Національного банку України, що діє на дату сплати зазначених відсотків.

4. Ще у жовтні 2010 року було підписано угоду між РФ і Україною про створення на паритетній основі СП. При цьому створене підприємство буде займатися продажем літаків марки «Ан», позиціонуванням їх на зовнішніх ринках, питаннями розробки нових літаків (у т.ч. Ан-70, Ан-124).

Тобто, у рамках цієї угоди Росія може отримати доступ до авіаконструкторських наробок українських фахівців. Україна, у свою чергу, зможе розширити та диверсифікувати ринки збуту продукції, що є актуальним завданням в умовах можливої тимчасової втрати ринків арабських країн, пов'язаної з нестабільністю політичної ситуації в цих країнах.

У СП могли увійти Воронежське акціонерне літакобудівне товариство та російські фінансові структури. Проте на сьогодні, враховуючи різке загострення соціально-політичної ситуації в країні, військового конфлікту на сході та відносин між двома державами в цілому – створення СП є малоімовірним.

II. Можливі напрями державної підтримки

1. Враховуючи світовий досвід, повноцінний розвиток авіабудівної галузі неможливий без відновлення системи державних замовлень. Після фактичного скасування держзамовлення у 1990 р., вітчизняна авіабудівна галузь опинилася у кризовому становищі. Внутрішній ринок збуту нових літаків українського виробництва був практично відсутній через наявність конкуренції з боку дешевих літаків, що були у використанні (у т.ч. радянського виробництва). Попит на більш сучасні літаки задовольнявся імпортом літаків іноземного виробництва, що також були у використанні. Позбавлена нових замовлень авіабудівна галузь України протягом двох десятиріч була змушена існувати за рахунок надання послуг з ремонту та обслуговування авіаційної техніки, або займатись непрофільною діяльністю (у т.ч. вантажоперевезеннями, які на сьогодні становлять значну частину у структурі доходів ДК «Антонов»).
2. Прозорий механізм фінансування цільових програм розвитку підприємств концерну, яке здійснюється за бюджетні ресурси. Збільшення прозорості та публічності діяльності ДК «Антонов» дозволить покупцям та потенційним інвесторам отримувати доступ до необхідної інформації. Для цього, за прикладом компаній Європи та Росії, необхідно проводити регулярний незалежний аудит діяльності компаній Концерну.
3. Враховуючи світовий досвід, вкрай важливим є налагодження стосунків з потужними лізинговими компаніями щодо можливостей отримання замовлень на виробництво нових українських літаків, що дозволить здійснити перехід від одиничного до серійного виробництва (що у свою чергу суттєво знижує витрати, пов'язані з виробництвом). Істотна частка літаків, що виробляються у світі, замовляється лізинговими компаніями, оскільки вони мають доступ до більш дешевих фінансових ресурсів, ніж виробники літаків, володіють маркетинговими інструментами та здатні утворювати тривалий попит на певні моделі літаків.
4. На державному рівні також є важливим також забезпечення більш тісної інтеграції вітчизняних виробників авіаційних товарів до світових ланок виробництва та постачання літаків для нарощування експорту авіаційних товарів за рахунок розширення участі українських підприємств у коопераційній діяльності з іншими авіавиробниками. Забезпечення маркетингової підтримки української авіабудівної галузі шляхом надання можливості розміщення рекламної інформації у виданнях, що публікуються за державні кошти.
5. Розробка механізму поетапної реструктуризації зобов'язань підприємств Державного концерну (у т.ч. Харківського авіаційного підприємства) за відсотковими облігаціями з метою зниження боргового навантаження, за умови, що паралельно будуть вживатись заходи щодо переходу до серійного виробництва літаків, що дозволить забезпечити підприємства необхідними обіговими коштами.
6. Важливим є інтеграція авіабудівних підприємств України у процес розбудови державного проекту «Технополіс», який передбачає створення в Україні індустриальних та інноваційних парків. Інтеграція може бути у вигляді створення державою сприятливих умов для відкриття науково-дослідних, експериментально-випробувальних та конструкторських центрів, виробничих кластерів у парках, які будуть центрами розробки та впровадження нових моделей літаків (у т.ч. це дасть змогу концентрувати високотехнологічні кадри в країні). Цей інструмент доказав свою високу ефективність на прикладі таких науково-дослідних центрів як: DLR (Німеччина), ONERA, (Франція), QinetiQ (Великобританія), NLR (Нідерланди).

Огляд підготував:

Олексій Чорнотов, начальник відділу корпоративних рейтингів агентства «Кредит-Рейтинг»

Наведені в документі думки висловлені з урахуванням ситуації на дату виходу матеріалу. Компанія залишає за собою право вносити або не вносити в цей матеріал зміни без попереднього повідомлення. Документ носить виключно ознайомлювальний характер; він не є пропозицією або порадою з купівлі або продажу цінних паперів і не повинен розглядатися як рекомендація подібного роду дій. Приведена інформація і думки складені на основі публічних джерел, які визнані надійними, проте за достовірність наданої інформації ТОВ "Кредит-Рейтинг" відповідальності не несе. Зважаючи на вищесказане, не слід покладатися виключно на зміст цього документу замість проведення незалежного аналізу. Компанія та її співробітники не несуть відповідальності за використання цієї інформації, за прямий або непрямий збиток, що настав внаслідок використання цієї інформації, а також за її достовірність.

Поширення, копіювання і зміна матеріалів Компанії не допускається без отримання попередньої письмової згоди Компанії. Додаткова інформація надається на підставі запиту.

© 2013 ТОВ «Кредит-Рейтинг». Усі права захищено.