

I.O. Геєць,

ст. викладач, Національний авіаційний університет

Сучасні проблеми та економічні аспекти розвитку світового ринку авіабудування

Світова авіабудівна промисловість в процесі глобалізації знаходиться на стадії динамічного розвитку та характеризується появою нових конкуруючих підприємницьких структур, які на світовому ринку представлені такими компаніями як "Boeing", "Airbus", "Embraer", "Bombardier", ATR, CASA, Saab, "Об'єдинення авіастроительная корпорація" (РФ) .

Мировая авиастроительная промышленность в процессе глобализации находится на стадии динамического развития и характеризуется появлением новых конкурирующих предпринимательских структур, которые на мировом рынке представлены такими компаниями как "Boeing", "Airbus", "Embraer", "Bombardier", ATR, CASA, "Объединенная авиастроительная корпорація" (РФ).

World Aircraft Industry in the process of globalization is at the stage of dynamic development and is characterized by the emergence of new competing businesses that are in the world market represented by companies such as "Boeing", "Airbus", "Embraer", "Bombardier", ATR, CASA, Saab, "United Aircraft Corporation" (Russia).

Постановка проблеми. Забезпечення конкурентоспроможності економіки країни на світовому ринку залежить, в першу чергу, від розвитку глобальних, високотехнологічних галузей. Саме вони є ареною боротьби підприємств різних країн, де конкуренція ведеться засобами, що істотно впливають на економічне процвітання країн. Авіабудівна промисловість України може відіграти роль ключового фактора підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Нині авіаринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країн володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; наявністю унікальних передових технологій, які спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал виробничого персоналу авіаційної галузі. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків.

У зв'язку з цим особливої актуальності набуває проблема аналізу діяльності авіабудівних підприємств України та світу.

Аналіз останніх досліджень публікацій. Аналіз останніх досліджень чи публікацій. Дослідження методологічних основ та практичних аспектів розвитку авіаційної промисловості здійснювали відомі українські та російські вчені О.Ф. Андросова, К.А. Баландин, В.О. Богуслаєв, П.А. Борисенко, Ю.Б. Голляк Ю.М. Гончаров, В.П. Горбулін, В.М. Загорулько, С.Г. Згурец, Д.С. Ківа, В.С. Купріянова С.М. Подреза, О.В. Сляднєв, С.А. Федосенко та ін.

Формування цілей статті. В даний час актуальним залишається питання оцінки ринку світового авіабудування та знаходження шляхів підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі України в порівнянні з іноземними конкурентами, що знаходиться під значним впливом приватного капіталу та широко залучені до міжнародної інтеграції. Досягнення даних цілей можливе за умов розгляду динаміки розвитку світового ринку авіабудування в період світової глобалізації ринку повітряних перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Авіаційна промисловість нараховує 39 підприємств різних форм власності, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробовувати, серійно виготовляти літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати, проводити науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки. На теперішній час в авіаційній промисловості працює понад 90 тис. чоловік [4].

За дев'ятнадцять років незалежності в Україні створено 6 нових типів літаків (Ан-140, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т, Ан-148, Ан-158) та авіаційних двигунів (Д-436, АІ-450, АІ-222), модернізовано 12 типів літаків, сертифіковано згідно з міжнародними нормами 16 типів літаків, отримано 62 сертифікати типу за шумом та екологією. Літаки Ан-124-100 і Ан-225 "Мрія" не мають рівних у світі за ваговою ефективністю перевезення негабаритних вантажів, військової техніки та персоналу. Вони просто є унікальними. Тактико-технічних характеристик, які є у літака Ан-70, не вдається досягнути розробникам західноєвропейського військово-транспортного літака А-400М.

Пасажирський літак Ан-148 в 2007 році був сертифікований та продемонстрований на міжнародних авіакосмічних салонах у Парижі та Москві. Регіональний пасажирський літак нового покоління Ан-148 - це унікальний середньоміагістральний літак, розрахований на перевезення до 80 пасажирів на відстань до 5 тис. км. Він відповідає найостаннішим вимогам щодо впливу на

екологію та рівню шуму двигунів. Ан-148 сертифіковано за нормами, гармонізованими з американськими і загальноєвропейськими вимогами. Найближчим часом він може лише на просторах СНД замінити майже тисячу старих літаків Як-40, Ан-24, Ту-134 [7].

У 2008 році були проведені переговори між Державним авіаційним концерном "Авіація України" та керівництвом Воронежського акціонерного літакобудівного товариства щодо кооперованого виробництва літака Ан-148, результатом яких став підписаний графік взаємного постачання агрегатів та вузлів літака з метою забезпечення виконання договору на постачання перших 6 літаків Ан-148 державній авіатранспортній компанії "Росія".

У період 1990-2000 рр. парк сертифікованих ПС України зменшувався. У зв'язку з відпрацюванням призначених ресурсів і загального терміна служби авіатехніки, відбувалося різке скорочення парку цивільних ПС України, придатних до польотів. Зменшення парку в основному відбувалося через його фізичне і моральне старіння. У 2000 р. почалося масове списання літаків Іл-62, Ту-154, Ан-24, Як-40. З 2001 року парк ПС України починає зростати за рахунок придбання ПС і лізингу ПС закордонного виробництва і виробництва нових типів вітчизняних ПС (Ан-140). Але виробництва українських типів ПС недостатньо для того, щоб задовольнити потреби авіаперевізників [1].

Але все ж таки, незважаючи на позитивні зміни та покращення, існує багато негативних тенденцій, які притаманні авіаційної галузі сьогодення. Так, за даними аналітичних довідників, у проектних та виробничих підприємствах недостатньо фінансових ресурсів для здійснення великомасштабних проектів та можливості задовольняти потреби авіакомпаній сучасними вітчизняними ПС, оскільки основні техніко-економічні показники використання авіаційного парку залишаються незадовільними (табл. 1); це призводить до вимушених простоїв авіаційної техніки, неможливості здійснювати польоти на міжнародних маршрутах, і все це позначається на збитковості як вітчизняних авіакомпаній, так і проектних і виробничих підприємств країни та на втраті ними конкурентних переваг [7].

Дві найбільші аерокосмічні та оборонні корпорації "Boeing" і "Airbus" контролюють 92% ринку світового авіабудування.

Аналіз основних типів ПС, що експлуатуються в Україні
(терміни закінчення експлуатації ПС та їх заміна на перспективні аналоги)

Призначення ПС (відстань перевезень, км)	Тип ПС	Відсоток зносу, середній по типу ПС	Рік закінче- ння експлуа- тації	Перспективні аналоги для заміни даного типу ПС	Потрібна кількість ПС для оновлення парку	Вартість потрібних ПС, млн.дол. США
Далекомагістральний (більше 2750)	Іл-62	85	2008	Б-767	7	240
Середньомагістральний (1500-2750)	Ту-154	83	2008	А-320	6	360
				Б-737	7	
Ближньомагістральний (900-1500)	Ту-134	76	2009	Ан-140	10	286
				Ту-334	20	
Для місцевих повітряних ліній (менше 900)	Ан-24	87	2008	Ан-140	8	91
	Як-40	82	2008	Ан-38	8	
Всього:					67	977

"Boeing" є найбільшою аерокосмічною компанією у світі і провідним виробником оборонних та космічних системи безпеки. Компанія є найбільшим експортером своєї продукції у США та виконує замовлення для 90 країн світу. Вона випустила близько 12000 комерційних лайнерів, що знаходяться в експлуатації у всьому світу та складає приблизно 75% від світового повітряного флоту. Виручка компанії в 2008 році склала 60,9 млрд дол. (у 2007 році - 66,4 млрд), чистий прибуток - 2,7 млрд дол.(4,1 млрд). Сьогодні, основними комерційними продуктами є В-737 (наймасовіший цивільний літак в світі), В-747, що в даний час виробляються в кількості не більше 10 штук в рік, нових замовлень на пасажирські машини дуже мало (з 99 замовлених з початку 2006 року В-747 лише 27 - пасажирські), В-767 і В-777 та інші літаки Boeing Business Jet.

"Airbus" одна з найбільших авіабудівних компаній, що виготовляє одноіменні пасажирські, вантажні, військово-транспортні літаки. У 2006 році компанія отримала замовлення на постачання 842 нових лайнерів сумарною вартістю 75,1 млрд. дол. США. Всього за 2006 рік "Airbus" поставила 434 машини. 2007 року портфель замовлень зріс до 1341 літака. Новітня розробка компанії "Airbus" - це літак А-380. Цей літак може здійснювати перельоти на відстань до 15 тисяч км, перевозити 525 пасажирів регулярними рейсами та до 823 осіб у чартерному варіанті за умови, що салон повністю укомплектований у економ-класі. Крім того, він споживає менше палива у перерахунку на одного пасажирів, ніж його попередники. Вартість найбільшого у світі пасажирського лайнера у стандартній комплектації складає 320 млн. дол. США.

На щастя для українських заводів, лідери світового ринку – "Boeing" і "Airbus" - не працюють у нішах вантажної та регіональної пасажирської авіації. Вони конкурують із компаніями "другої величини" - бразильською "Embraer", канадською "Bombardier", франко-італійською ATR, іспанською CASA, італійсько-американською Lockheed Alenia і шведською Saab, щорічні доходи яких обчислюються мільярдами, а не десятками мільярдів доларів. Основними конкурентами для українських заводів є російські, канадські і бразильські виробники.

"Embraer" (1969 р.) бразильська авіабудівна компанія, що є одним із лідерів світового ринку пасажирських регіональних літаків. "Embraer" був найбільшим експортером Бразилії з 1999 по 2001 року і другий за величиною у 2002, 2003 і 2004 роках. З 2006 року "Embraer" побудував більше ніж 1000 бізнес-джетів для 37 авіакомпаній в 24 країни світу.

За 2009 рік компанія надала комерційним замовникам більше 240 літаків. Чисельність персоналу складає майже 17 тис. чоловік. Дохід на кінець 2008 року становив 6,5 млрд. дол., чистий прибуток 332 млн. дол.

"Bombardier" (1942 р.) є канадською глобальною транспортної компанії, присутня в більш ніж 60 країнах на п'яти континентах. Компанія відноситься до найбільших світових виробників бізнес-літаків, літаків регіонального призначення, а також залізничного обладнання. Дохід компанії за 2009 рік становив 19,7 млрд. дол. (зростання на 12,6 %, в 2008 - 17,5 млрд. дол.), чистий прибуток - 1 млрд. дол. (зростання в 3,2 рази, в 2008 - 317 млн. дол.) За даний період компанія продала 337 літаків, в тому числі 149 – призначені для регіональних перевезень.

ATR (1981 р.) - італійсько-французький виробник літаків з об'ємом продажів понад 1000 літаків, з більш ніж 160 операторів в більш ніж 90 країнах. Загальна виручка компанії за 2009 рік близько 1,4 млрд. дол. (€ 1,1 млрд.). За 2008 рік ATR виконала замовлення на постачання 113 нових літаків ATR. Цей видатний комерційний успіх дозволив отримати загальний прибуток на суму 1,1 млрд. дол., зростання 56% в порівнянні з 2007 роком (700 млн. дол.) [1].

Росія також 20 лютого 2006 року створила єдину "Об'єднану авіабудівну корпорацію" (ОАК) (рис. 2.), на яку покладено завдання забезпечення виходу країни до п'ятірки провідних світових виробників авіатехніки, за рахунок досягнення 10% частки світового ринку з цивільної авіації та більше 50% внутрішнього ринку РФ до 2025 року.

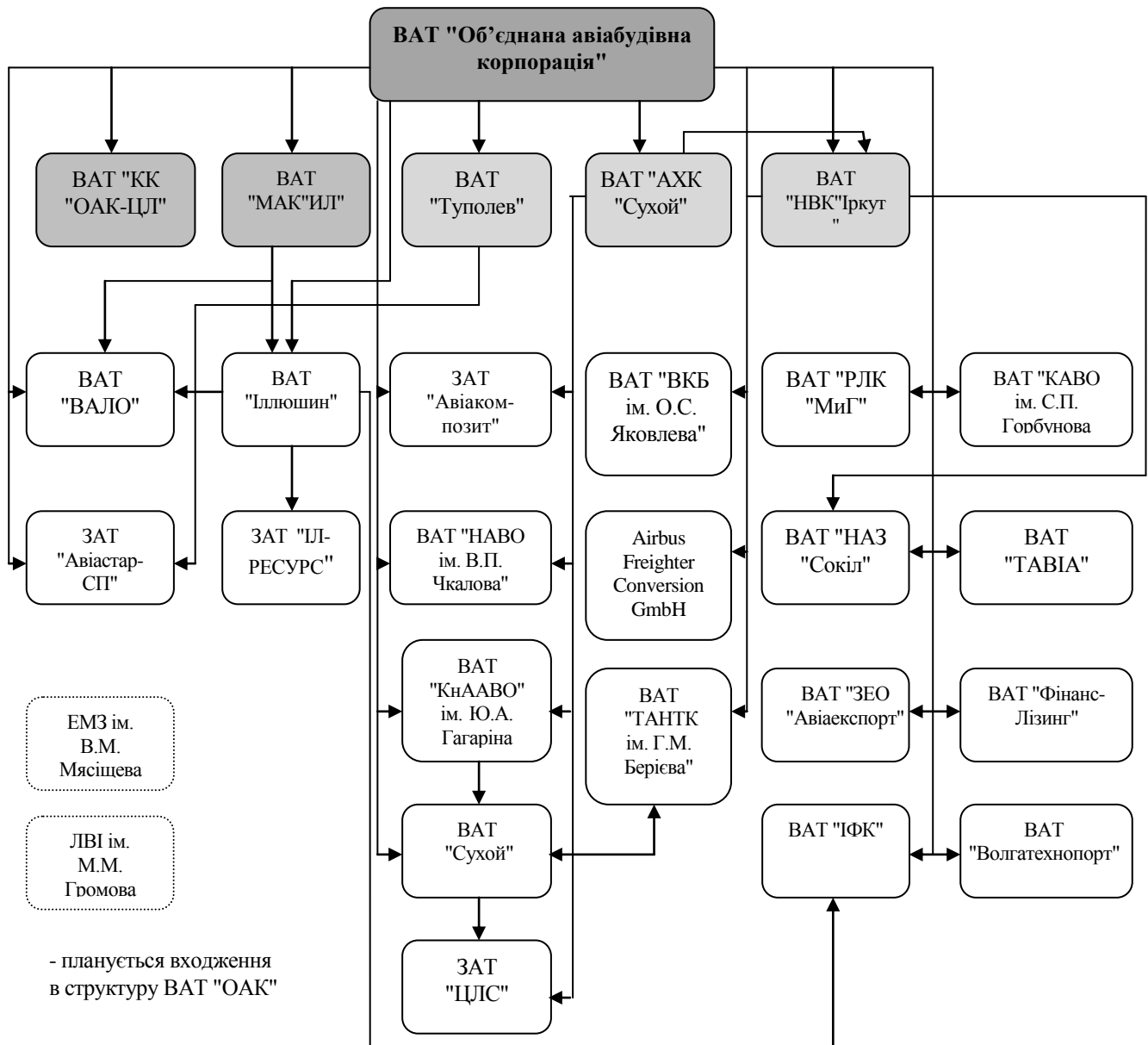


Рис. 2. Склад ВАТ "Об'єднана авіабудівна корпорація" Росії на 31.12.2009 р.

За 2009 рік ВАТ "ОАК" продемонструвала значне зростання виробництва повітряних суден (включаючи технічні комплекти) – було побудовано та передано замовникам майже 100 повітряних суден. Корпорацією виконала замовлення на поставку 40 повітряних навчально-бойових та бойових суден для Міністерства оборони Росії, експортовано було 27 літаків та 18 технічних комплектів для подальшого локального збирання для Алжиру, Індії, Малайзії тощо, проведені роботи з ремонту 50 військових літаків. В 2009 році було побудовано 17 та передано замовникам 13 цивільних літаків, в тому числі: чотири літаки Іл-96, чотири літаки Ту-204, три літаки Ту-214, два Ан-148. Три літаки приймали участь у випробуваннях

нового сімейства регіональних літаків SSJ-100. В порівнянні з 2008 роком річний об'єм поставок комерційних повітряних суден зріс з 9 до 13 літаків (табл. 3). Загальна виручка від продажу товарів, робіт по послуг на кінець 2009 року складала 3 414 582 тис. руб., що на 18,1% більше в порівнянні з минулим 2008 роком, валовий прибуток – 15 893 тис. руб., чистий прибуток – 10 067 тис. руб. Продаж комерційних літаків збільшився на 8,7% та досягнув суми 12,5 млрд. руб. Фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт зі сторони Російської Федерації та комерційних замовників було збільшено на 18,3%.

Таблиця 3

Поставка комерційних літаків за 2009 рік ВАТ "ОАК" Росії

Тип повітряного судна	Кількість	Експлуатанти
Ил-96	1	ДТК "Росія"
	3	АК "Політ"
Ту-204	2	Red Wings
	1	Cubana de Aviacion
	1	Air Koryo
Ту-214	2	Управління справами президента Росії
	1	АК "Трансаеро"
SSJ-100	3	льотні випробування
Ан-148	2	ДТК "Росія"

Не залишилася осторонь інтеграційних процесів і авіаційна галузь України. Невідкладна потреба в них диктується гострою необхідністю організаційної і технологічної перебудови галузі для забезпечення утримання марки "Ан" на перших позиціях на світовому ринку транспортних і регіональних пасажирських літаків, призначених для роботи в складних експлуатаційних умовах. Результатом перебудови повинна була стати поява ефективної сучасної індустріальної структури, спроможної досягти обсягу виробництва на рівні не менш 200 повітряних суден на рік. Тільки з таким виробничим потенціалом галузь може розраховувати на успішну участь в оновленні наявного парку літаків марки "Ан" застарілих моделей, яких зараз в світі експлуатується приблизно 7000 одиниць.

Україна входить в п'ятірку країн світу, які мають національні замкнуті цикли виробництва аерокосмічної техніки. Значна частина світових рекордів у сфері транспортної авіації належить літакам українського виробництва, а бренд „АНТОНОВ”. Разом з тим, варто відзначити, що цими досягненнями авіапромисловість України зобов'язана переважно своєму радянському минулому.

Вимоги сучасного світу та нові системи господарювання допомогли подолати тяжкий період розвитку та зберегти науковий, технологічну потужність, а також

людські ресурси. Сьогодні ринок великих літаків розподілений між провідними ТНК, однак після істотного зниження обсягів ринку пасажирських літаків у 2001-2003 роках уже в 2005 році почав підвищуватися попит на пасажирські літаки. Великі корпорації, які раніше були вимушені одночасно впроваджувати в нові пасажирські літаки максимальну кількість найновіших технологій і разом з тим знижувати ціну, за підсумками 2005 року, декларували істотне збільшення кількості замовлень вироблених літаків. В таких умовах українські виробники літаків отримують величезні можливості росту та укріплення своїх позицій на світових ринках.

Разом з тим, створений у березні 2007 році на базі окремих авіаремонтних і авіаційних підприємств державний авіабудівний концерн „Авіація України” повинен був забезпечити подальшу консолідацію фінансово-промислової потужності для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг. Учасниками концерну являлись гіганти авіаційного сектору (рис. 4).

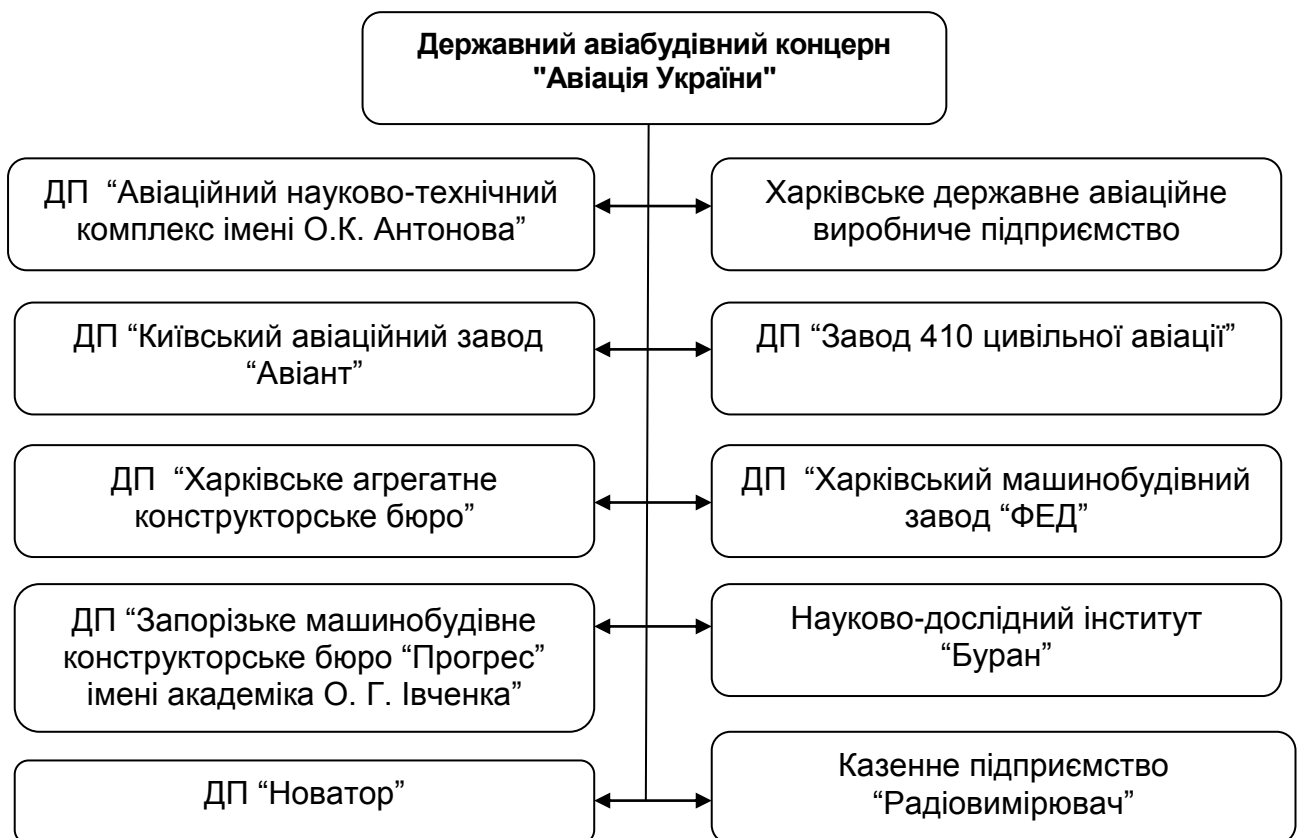


Рис. 4. Склад Державного авіабудівного концерну „Авіація України”

АНТК "Антонов" є основоположником створення сучасної транспортної авіації. В теперішній час "Антонов" виконує повний цикл робіт від створення до експлуатації літальних апаратів, включаючи проектування, конструювання досвідних зразків,

проведення льотних випробовувань та сертифікацію типа, а також супровід їх в експлуатації. В активі АНТК ім. Антонова – 20 типів нових літаків і більш 100 спеціалізованих модифікацій різного військового та цивільного призначення.

Концерн був створений з метою об'єднання розробників і виробників авіаційної техніки у єдиний комплекс з централізованим управлінням на основі забезпечення реалізації єдиної науково-технічної, виробничої та економічної політики, ефективного функціонування інтегрованого авіабудівного комплексу України з розроблення, виробництва та реалізації сучасних зразків авіаційної техніки, у тому числі спецтехніки, обладнання та іншої продукції для потреб безпеки держави, досягнення світового рівня конкурентоспроможності продукції і отримання прибутку за рахунок усіх видів виробничої, комерційної, торговельної, фінансової, посередницької та іншої господарської діяльності. Концерн провадив діяльність із залучення інвесторів, зокрема іноземних, розробляв інвестиційні проекти та контролював їх реалізацію, брав участь у залученні коштів міжнародних фінансових ринків. Також, він вживав заходів для розвитку науково-технічного співробітництва з іноземними підприємствами та організаціями, забезпечував виконання спільних науково-дослідних, проектно-конструкторських і експериментальних робіт, обмінювався в установленому порядку науково-технічною інформацією, організовував навчання та стажування спеціалістів за кордоном.

Проте діяльність концерну виявилась неефективною. І тільки в 2008 р. головним представникам авіаційної промисловості України вдалось домовитися і відповідно до Указу Президента України від 27 червня 2008 р. N 597 "Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 30 травня 2008 року "Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування" та з метою створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічної потужності авіаційних підприємств Кабінет Міністрів України постановив: виключити із складу державного авіабудівного концерну "Авіація України" наступні підприємства : Державне підприємство науково-дослідний інститут "Буран", Державне підприємство "Харківське агрегатне конструкторське бюро", Державне підприємство "Харківський машинобудівний завод "ФЕД", Державне підприємство "Новатор", Казенне підприємство "Радіовимірвач".

Державний авіабудівний концерн "Авіація України" був перейменований у Державний авіабудівний концерн "Антонов", після чого був затверджений Статут

Державного авіабудівного концерну "Антонов". На даний час концерн "Антонов" включає в себе чотири підприємства (рис. 5).

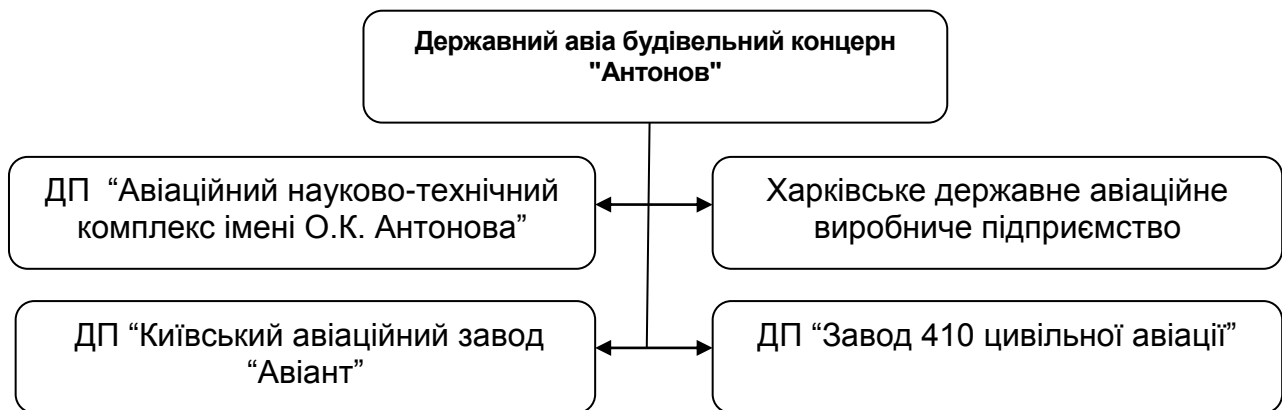


Рис. 5. Склад Державного авіабудівного концерну „Антонов”.

Правлінням Концерну є Рада директорів підприємств, які входять до складу Концерну. Правління очолює голова правління Концерну. Головою правління Концерну Кабінет Міністрів України призначає особу, яка є генеральним конструктором із створення та модернізації авіаційної техніки. До правління Концерну, крім голови правління, входять генеральні директори його учасників, представник, який призначається Мінпромполітики, і генеральний директор Концерну, на якого покладаються функції організації виконання рішень, прийнятих правлінням [5].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок. Авіабудівна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України. В авіабудівній промисловості функціонують основні та допоміжні складові інфраструктури, що розробляють, випробовують, серійно виготовляють літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати, проводять науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, здійснюється модернізація та ремонт авіаційної техніки. Міжнародне співробітництво в галузі літакобудування є вагомим чинником, оскільки вітчизняні підприємства потребують іноземних комплектуючих складових, а експорт продукції залежатиме і від тісних міждержавних зв'язків. Запорукою успішного розвитку авіаційної промисловості має стати використання зарубіжного досвіду, дослідження та розроблення нових систем та технологій для подальшого удосконалення.

Список використаних джерел:

1. Авіабудівна галузь України в контексті міжнародних відносин / І.О. Геєць // Збірник статей // Науковий журнал «Вісник Хмельницького національного університету». Економічні науки. Том 3. – 2010. - №4. – С. 219-223.
2. Кількість ПС, які було виготовлено в Україні в 2002-2008 роках [Електронний ресурс]: <http://www.ukraviatrans.gov.ua> . — Назва з екрана.
3. Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи, механізми, ефективність: матеріали VI (XVIII) Всеукр. наук.-практ. конф., Київ, 11-12 березня 2010 р.: тези доповідей / [редкол.: В.Г. Герасимчук (відпов. ред.) та ін.]. – К.: НТУУ «КПІ», 2010. – С. 220. – Текст парал.: укр., рос., англ.. – Бібліогр. в кінці доп.
4. Повышение эффективности авиакомпаний посредством взаимной интеграции в альянсовые структуры / С.Ю. Черников // Сборник научных статей аспирантов и соискателей. – 2006. - №5. – С. 24-28.
5. Теоретичні аспекти формування державного авіабудівного концерну в Україні/ І.О. Геєць // Збірник статей // Інвестиції: практика і досвід. – 2007. №20 – С. 34-36.
6. Транспорт і зв'язок України – 2007: Статистичний збірник / [За ред. Н.С. Власенко]. - К.: - 2008. - 275 с.
7. Український експорт літальних, космічних апаратів та їх частин (млн. дол. США) [Електронний ресурс] : <http://www.avia.gov.ua>. — Назва з екрана.