

АНАЛІЗ ДИНАМІКИ РОЗВИТКУ РИНКУ СВІТОВОГО 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, "Объединенная авиастроительная корпорация" (РФ) .

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. Літакобудівна 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 країна володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; наявністю унікальних передових технологій, які спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал персоналу авіаційної галузі. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків. І причина у відсутності фінансових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень чи публікацій. Дослідження методологічних основ та практичних аспектів розвитку транспортного сектору та окремих його галузей здійснювали відомі українські та російські вчені І.Я. Аксьонов, І.М. Аксьонов, М.В. Андреева, О.О. Бакаєв, В.Я. Белозьоров, М.Н. Бідняк, А.І. Воркут, В.Г. Галабурда, Ю.М. Гончаров, В.Т. Єлагін, В.М. Загорюлько, В.Н. Король, Ю.Ф. Кулаєв, О.М. Ложачевська, Б.Є. Марчук, В.В. Мова, Н.Є. Полянська, Є.М. Сич, О.В. Слядnev, В.І. Щелкунов, Г.М.Юн та ін.

Формулювання цілей статті. В даний час актуальним залишається питання оцінки та 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.

Викладення основного матеріалу дослідження. Авіаційна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України. Вона 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 України працює понад 90 тис. чоловік.

Авіабудівникам вдалося зберегти партнерські відносини, комерційні зв'язки з підприємствами та науково-дослідними центрами країн СНД, які виробляють авіаційну техніку та її компоненти, і налагодити нові з партнерами із Західної Європи, США, Китаю, Ірану та інших країн світу. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країна, за словами фахівців, 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. І причина у відсутності фінансових ресурсів.

Нині світовий авіаційний ринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. Для забезпечення конкурентної стійкості своїх позицій на світовому ринку ці держави в останні роки чимало зробили на шляхах структурної консолідації і міжнародної інтеграції національної авіапромисловості, підвищення технологічного рівня проектування і виробництва літаків, надання активної фінансової підтримки авіабудівникам.

Дві найбільші аерокосмічні та оборонні корпорації "Boeing" і "Airbus" контролюють 92% ринку світового авіабудування. "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.). "Airbus" одна з найбільших авіабудівних компаній, що виготовляє одноімненні 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 A-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 пасажиря, 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. євро). 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.).

Росія також 20 лютого 2006 року створила єдину "Об'єднану авіабудівну корпорацію" (ОАК), 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.

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 передових позиціях на світовому ринку транспортних і регіональних пасажирських літаків, призначених для роботи в складних експлуатаційних умовах. Результатом перебудови повинна стати поява ефективної сучасної індустріальної структури, спроможної досягти в найближче десятиріччя обсягу виробництва на рівні не менш 200 повітряних суден на рік (що на порядок більше сьогоdnішнього). 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.

В 2010 р. Верховна Рада прийняла закон, що звільняє авіабудівні підприємства до 2016 р. від сплати земельного податку та частково ПДВ, а також суттєво спрощує митний режим. Планується, що впровадження даного законопроекту дозволить протягом трьох років збільшити обсяг виробництва в 2,4 рази - з 7,8 млрд. грн. до 19 млрд. грн., надходження в бюджет - в 2,2 рази - з 800 млн. грн. до 1,8 млрд. грн.

За розрахунками фахівців, пільги, що передбаченні цим законом, складають тільки 7% від собівартості виробництва, в той час, як наприклад, ЄС компенсує до 30% вартості виробництва концерну "Airbus". Що стосується Росії, то фінансування підприємств авіабудівної галузі з федерального бюджету зросло по відношенню до 2004р. в 2008р. - більш ніж в 10 разів, а в 2009р. - більш ніж в 20 разів. В 2009 р. за ініціативою уряду України завершилось приєднання Київського авіаційного заводу "Авіант" до АНТК ім. "Антонова", зараз він має статус філіалу АНТК та носить назву «Серійний завод «Антонов».

Ан-70. Україна працюючи разом з російськими спеціалістами здатна створювати техніку, кращу та дешевшу за західні аналоги. Наприклад, витрати на розробку військово-транспортного літака Ан-70 склали приблизно 1,5 млрд. дол., а на розробку європейського Airbus A400M затрачено вже більше 10 млрд. євро. При цьому, Ан-70 має кращі характеристики: унікальні злітно-посадкові можливості, високу крейсерську швидкість та меншу на 15-20% кількість споживання палива. В 2009 р. Російська Федерація поновила свою участь у даному проекті та зобов'язалась вкласти у найближчі три роки приблизно 90 млн. дол.

Ан-148. Наприкінці 2009 р. був виготовлений перший серійний середньо-магістральний літак Ан-148. Цей літак на 70% зроблений з українських комплектуючих, в його виробництві були задіяні 37 вітчизняні заводи. При цьому, в програмі Ан-148 брали участь більше 200 компаній, з 15 країн світу. Вартість літака складає приблизно 13,5 млн. дол., в той час, як ціна канадського та бразильського аналога 20 млн. дол. Варто відзначити, що витрати на експлуатацію в середньому нижчі на 24%. За оцінками спеціалістів на внутрішньому та зовнішньому ринках може бути продано більше 350 різних модифікацій Ан-148. Однак, вже наприкінці 2009 р. підписано контракти на придбання 56 літаків, а в 2010 р. планується збільшити кількість замовлень до 100 одиниць.

Ан-124. За дорученням президента Росії ведуться роботи по відновленню виробництва важких військово-транспортних літаків Ан-124 «Руслан» на Ульяновському заводі, для чого необхідно приблизно 500 млн. дол. Передбачається, що протягом 5 років компанії «Волга-Дніпро» та «Мотор-Січ» вкладатимуть в розвиток проекту приблизно 100 млн дол. власних коштів. За державною програмою озброєння Росії до 2020 р. планується закупівля 20 нових літаків Ан-124.

Інші проекти. В 2009 р. розширилась співпраця з партнерами з Китаю, Індії, Ірану, налагодились ділові зв'язки з ОАЕ та Лівією. Суть взаємодії лежить в наданні інжинірингових послуг, передачі технологій виробництва, виконанні обслуговування після продажу, в т.ч. відкритті сервісних центрів (наприклад, технічний центр «Мотор-Січ» у вільній економічній зоні аеропорту ОАЕ Шарджа, що виконав роботи у 2009 р. на суму 15 млн. дол.) та постачанні нових літаків. Підписано контракт з Індією на модернізацію 105 легких транспортних літаків Ан-32, що

експлуатуються її ВПС. Це один з найбільших за часів незалежності контрактів авіаційної галузі України. В його реалізації будуть задіяні підприємства концерну «Антонов» та авіазавод в Канпурі (Індія). АНТК ім. Антонова візьме участь в проектних роботах та будівництві нового військово-транспортного літака Embraer C-390.

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-промислового потенціалу для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг. Учасниками концерну являються гіганти авіаційного сектору.

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 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.

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-технічного потенціалу 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". На даний час концерн "Антонов" включає в себе чотири підприємства.

Висновки і перспективи подальшого дослідження в даному напрямку. 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 виготовлять 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.