

Проблеми та перспективи розвитку Державного авіаремонтного підприємства "Завод 410 ЦА" в межах Державного авіабудівного концерну "Авіація України"

Державне авіаремонтне підприємство "Завод 410 ЦА" засновано у 1948 році. Піввікова історія заводу складається з кількох етапів: від авіаремонтної бази з ремонту двигунів АШ-62 ІР для літаків ЛІ-2 до великого, сучасного авіаремонтного підприємства, яке спеціалізується на ремонті, переобладнанні та модернізації авіатехніки. Завдяки високій якості надання послуг, стислим термінам виконання робіт, чіткого виконання умов контрактів, завод заслужено вважають провідним авіаремонтним підприємством.

Виробничих потужностей підприємства достатньо для ремонту до 100 одиниць літаків типу АН на рік, але на сьогоднішній день через високу ступінь фізичного та морального зносу авіатехніки існує тенденція постійного зменшення ремонтного фонду. Зокрема, ще у 1998 році річний обсяг відремонтованих літаків (Ан-24, -26, -30, -32, -74) складав 70 одиниць, а вже у 2001р. – 51 од., у 2007р. – 26 од. (що складає приблизно 36 % виробничих потужностей підприємства.) Серед альтернативних видів діяльності особливе місце займають авіап перевезення. Авіакомпанія заводу "ARP-410" на сьогоднішній день експлуатує 23 повітряних судна з яких 12 є власністю заводу. Основні напрями діяльності авіакомпанії - виконання регулярних рейсів в обласні центри України, чартерні перевезення, виконання авіап перевезень закордоном, експлуатація гелікоптерів закордонного виробництва (Bell, Agusta). Стратегія розвитку заводу передбачає здійснення заходів щодо посилення конкурентоспроможності

та фінансової стійкості підприємства за рахунок модернізації виробництва та освоєння нових перспективних видів діяльності.

Що стосується співпраці в межах Державного авіабудівного концерну “Авіація України”, то воно є не досить вигідним, реалізація рішення АНТК ім. Антонова, учасника концерну, про подовження ресурсу міжремонтного терміну служби літаків Ан-24 та Ан-30 до 15 років, літаків Ан-26 і Ан-32 до 20 років зменшує щорічні обсяги надходження авіатехніки в ремонт. Зокрема, за даними заводу, протягом 2007р. було подовжено ресурс міжремонтного терміну служби 70 одиниць літаків, з них – 40 літаків авіакомпаній України та Росії, а з початку 2008р. вже 6 авіакомпаній Росії (“Ямал”, “Уральські авіалінії”, “ЮТ еір”, “Комінтеравіа”, Кіровське та Омське авіапідприємство) повідомили про свою відмову надіслати 12 літаків у капітальний ремонт, є відмови і українських авіакомпаній. Такі дії можуть мати негативні наслідки не тільки в поточному році, але й протягом наступних 10-20 років. За підрахунками заводу, внаслідок зменшення обсягів надходжень авіатехніки у ремонт, підприємство щорічно недоотримуватиме близько 12 млн. грн. доходу.

Ще однією проблемою заводу є складність реалізації цінової політики. В зв’язку з підвищенням вимог до безпеки польотів у Європі, очікується підвищення попиту на дообладнання аварійними радіомаяками TCAS, EGPWS та іншими, але розраховувати на отримання замовлень завод може тільки у випадку встановлення конкурентоспроможних цін та своєчасного отримання конструкторської документації на дообладнання від АНТК ім. Антонова. На зовнішньому ринку є також певні перешкоди. За умови дії санкцій міжнародної спільноти завод не отримає в ремонт літаки АН-24, АН-26, АН-32 з таких країн як Лівія (20 літаків), Куба (6 літаків), Іран (2 літаки), Судан (17 літаків). Крім того, через складність та тривалість митних процедур російські авіакомпанії відмовляються від ремонту авіаційної техніки.