

*Буковський О.О.*

аспірант, Одеський Національний політехнічний університет  
siihcs@yandex.ru

## **СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АВІАБУДІВНОЇ СФЕРИ УКРАЇНИ**

**АНОТАЦІЯ.** У статті розглядаються основні проблеми авіабудівної сфери України, визначаються основні причини кризового стану, надаються основні шляхи та принципи подолання кризового стану авіабудівної сфери України.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** авіабудівна сфера України, літакобудування, цивільна авіація, авіаційна промисловість

## **ACTUAL PROBLEMS OF AIRCRAFT MANUFACTURING SPHERE OF UKRAINE**

**SUMMARY.** In the article it was analyzed the main problems of the aircraft manufacturing sector, it was defines the main causes of its crisis state, it was proposed the main ways and principles of fighting the crisis state of aircraft building sphere of Ukraine.

**KEYWORDS:** aircraft industry of Ukraine, aircraft manufacturing, civil aviation, aviation industry

В авіаційній промисловості України спостерігається ряд проблем, які пов'язані з умовами і конкуренцією на світовому ринку при фактичній відсутності попиту на внутрішньому ринку. Авіаційна галузь України перебуває в кризовому стані, а державна підтримка недостатньо ефективна. Український уряд не стимулює закупівлі авіатехніки вітчизняного виробництва, а авіакомпанії не мають можливості кредитувати випуск літаків. На підприємствах галузі спостерігається високий рівень зносу основних фондів, виробництво літаків сповільнюється.

Незважаючи на значний виробничий потенціал, який дістався Україні від авіапрому СРСР, Україна не отримала у спадок і не створила нові структури фундаментальної і прикладної науки, здатні забезпечувати створення і сертифікацію авіаційної техніки нового покоління, немає також деяких видів виробництв (наприклад, засобів рятування, гальмівних пристроїв та ін). Тобто система авіапромисловості України з формально замкнутим циклом фактично не забезпечувала цей замкнутий цикл і для ефективного функціонування вимагала значного розвитку своєї структури.

З цією метою у 1992 р. була розроблена і затверджена указом Президента України «Державна програма розвитку авіаційної промисловості України». Вона була орієнтована на раціональне використання наявного потенціалу та становлення авіапромисловості країни в процесі організації виробництва конкретних типів сучасних літаків. Програма передбачала створення перспективних пасажирських літаків Ан-218, Ан-180 і Ан-140, виробництво Ту-334 (на КиГАЗе), Ан-72, Ан-74 (ХДАВП) та нового перспективного

транспортного літака Ан-70. На жаль, через відсутність необхідних коштів, до теперішнього моменту програму скорегували, тимчасово виключивши з неї Ан-180 і Ан-218. проекти яких тим часом морально старіють. Розроблена «Державна програма розвитку науково-технічного потенціалу авіаційної промисловості України», орієнтована на максимальне задіяння наявних наукових колективів і спрямована на забезпечення створення конкурентоспроможної авіаційної техніки при мінімальних витратах.

Однак, незважаючи на розробку вищезазначеної, а також ряду інших програм розвитку авіабудування, процес швидкої втрати авіаційного потенціалу України, що почався в 1994 році, не припиняється і понині, авіапромисловість України неухильно деградує в силу наступних причин:

- багато років практично не оновлюється технологічне обладнання підприємств, значна частина якого перевищила термін морального старіння (в середньому для авіапромисловості – 8-10 років) і наближається до фізичного зносу;
- випереджаючі наукові розробки, без яких неможливо виробляти конкурентоспроможну продукцію, в країні практично не ведуться;
- стрімко застаріває наявна прикладна науково - технічна інформація (термін повного старіння складає в середньому 5 років), а закупівля нової обходиться дуже дорого і тому проводиться у вкрай обмежених обсягах;
- відмирають за непотрібністю в умовах кризи організації, призначені для наукового супроводу, експлуатації та ремонту авіатехніки, підготовки авіаційних кадрів;
- авіапромисловість залишають молоді перспективні кадри, головним чином через падіння реальних заробітків (тільки 10% випускників базового інституту – ХАІ влаштовуються на роботу за фахом).

Негативну роль у цих процесах відіграє і порушення традиційних коопераційних зав'язків, в першу чергу з партнерами в СНД. В силу зазначених факторів падіння виробництва в авіапромисловості України з 1993 р. по даний момент перевищила 60%. Якщо не вжити дієвих заходів, то невдовзі процес втрати авіаційного потенціалу країни може прийняти незворотній характер. Так, наприклад, флагман вітчизняного авіапрому Харківський авіаційний завод, незважаючи на певний рівень виробничої діяльності, що фактично перебуває в тяжкому фінансовому стані. Незважаючи на виділені з держбюджету кошти, економічний ефект досягнутий не був, підприємство залишається збитковим. З 2005 по 2009рр. реально був випущений і зданий замовникові тільки один літак Ан-74-300, для Муамара Каддафі. Випуск одиничних літаків Ан-74 на заводі формально триває, але вкрай повільно, і на сьогоднішній день без реального доведення цього випуску хоча б одного літака до формального кінця і передачі замовнику.

Планувалося створити спільне підприємство України і РФ (Об'єднана авіабудівна компанія з боку РФ і ДП «Антонов» з української сторони), яке повинно було займатися продажами і обслуговуванням літаків марки Ан. Але замість масової держзакупівлі літаків Ан-148 Росія почала розробку власного

судна «Sukhoi Superjet 100», на продаж якого буде здійснюватися на території Китаю і країн Південно-східної Азії. А на заміну українського Ан-140 РФ планує серійно випускати транспортне судно Іл-112 для військово-повітряних сил країни. Виробництво Іл-476 – російська альтернатива українському Ан-70, а Ан-26 замінять на військово-транспортний борт російського виробництва, розробка якого вже розпочато.

Треба сказати, що сучасне літакобудування є галуззю, що вимагає досить значних капіталовкладень. Використовувати наявний авіаційний потенціал дуже вигідно, а відновити втрачений надзвичайно складно і дорого. Так, Японія і Німеччина, котрі мали в минулому високорозвинену авіапромисловість, не змогли повністю відновити втрачений в результаті Другої світової війни авіаційний потенціал навіть через 50 років після її закінчення. А дозволити собі розробку магістральних пасажирських літаків до недавнього часу могли тільки три центри в світі (СРСР, США і європейський консорціум «Ербас Індастрі»).

Раціональне використання наявного значного авіаційного потенціалу дозволило б Україні з успіхом вирішувати багато які стоять перед державою проблеми. Для високорозвинених країн авіаційна галузь завжди була дуже привабливою забезпечує ряд незаперечних переваг – продаж авіаційної техніки незважаючи на значні капіталовкладення при її створенні, все ж дозволяє отримувати найбільші прибутки вартість одного кілограма магістрального літака становить 1000 USD, бойового – 3000 USD (для порівняння, вартість одного кілограма автомобіля – 20 USD);

- розвинена авіаційна промисловість забезпечує значну кількість висококваліфікованих робочих місць (зараз в авіаційній промисловості України зайнято приблизно 150000 спеціалістів):

- власна авіаційна промисловість дозволяє державі оптимально вирішувати багато оборонні питання.

- напрацьовані в авіапромисловості високі технології дають значний економічний ефект при їх використанні в інших галузях, забезпечуючи створення конкурентоспроможної продукції. Слід додати, що вартість сировини в процесі його переробки при виробництві магістральних літаків зростає в 14-15 разів. бойових – у 30-35 разів.

На жаль, відсутність необхідного фінансування робить шанси авіаційної промисловості України на виживання мінімальними. Самофінансування галузі в повному обсязі, особливо в період становлення неможливо. Навіть у США частка державного фінансування нових розробок авіаційної техніки досягає 70%!

Літаки цивільної авіації України в основному випуску 60-70-х рр. Сьогодні ці машини морально застаріли. При нинішніх невеликих обсягах авіаперевезень країні з наявного у них ресурсу вистачить ще на кілька років, Якщо до часу списання існуючого парку ми не налагодимо виробництво власних (або в кооперації) сучасних літаків, то навіть внутрішній ринок займе авіатехніка іноземного виробництва.

У Росії учасники парламентських слухань у Держдумі розглянувши стан справ в авіаційній промисловості країни, розцінили ситуацію як катастрофічну. Основна причина «обвальний перехід в економіці від державної форми власності з практично повним усуненням держави від управління належним йому майном» В Україні відбуваються подібні процеси, і тому серед «рецептів одужання» повинні бути аналогічні розробленим в Росії:

- прийняття окремим рядком бюджету фінансування авіаційних «Програм» і забезпечення жорсткого контролю за їх виконанням;
- перенесення податкового тягара з многопередельних галузей промисловості на сировинні;
- розробка заходів, захищають внутрішній ринок від експансії зарубіжних авіакомпаній і виробників авіаційної техніки і зміцнюють позиції вітчизняної авіації на світовому ринку авіатранспортних послуг.

### Література

1. Іщенко Г. Сімейство "Антонова" проти "Боїнгів" і "Аербасів". – "Голос України". – 2009. – № 21. – С. 4-5.
2. Сергеев Е. Доля Ан-148 в руках України. - "Українські Новини". – 2011. – № 15. – С. 11-13.
3. Прокопчук С. Конкуренція підвищить безпеку авіаційних перевезень. - "Урядовий кур'єр". – 2014. – № 121. – С. 22-24.
4. Овдієнко Н. Сучасний стан авіабудівної галузі або біг на місці – Економічна правда. – 2015. – № 1. – С. 18.
5. Косарев О. Й., Рибак О. М. Безпека авіаційних перевезень та технічне переоснащення авіапідприємств. – "Стратегічна панорама". – 2014. – № 2. – С. 102-114.