

УДК 629.7.08:658.5

О.В. СЛЯДНЕВ

ТД «Полет», Россия

ОСНОВНЫЕ ФОРМЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОГО БИЗНЕСА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ УКРАИНЫ

Проведен анализ форм развития авиационного бизнеса в условиях перехода к рыночной экономике Украины и синтезированы основные схемы его реализации. Вскрыты эффективные формы для различных этапов развития рынка продаж авиационной техники.

авиационный бизнес, формы реализации, управление проектами, разработчик, продуцент, эксплуатант

В работе [1] дан анализ состояния самолетостроения Украины в аспекте авиационного бизнеса. Из этого анализа, а также исследований [2] очевидно, что состояние мирового авиационного рынка (и бизнеса) таково, что сегодня и в обозримом будущем занять в нем какую-либо серьезную нишу авиастроению Украины проблематично. Поэтому развитие авиастроения Украины должно ориентироваться на ограниченное число альтернатив, реальными из которых являются:

- полное насыщение отечественного рынка;
- корпоративное участие с фирмами России по производству *совместных* самолетов и поставке их на рынки России и Украины (малой части – в страны СНГ);
- совместное производство украинских самолетов со странами третьего мира, стремящимися создать (или развить) свою авиапромышленность (имеющийся опыт Ирана, Ливии, КНР).

Эти три варианта являются безальтернативными в плане сохранения мирового уровня отечественного самолетостроения – пассажирского и транспортного – путем перманентной разработки и производства все новых и новых самолетов этих классов. Если этот процесс, заложенный комфортными условиями плановой экономики СССР и продолжавшийся даже в период глубокого кризиса промышленности Украины 90-х годов, будет остановлен, авиа-

строение Украины прекратит свое существование. Поэтому, несмотря на известные трудности, государство должно инвестировать в возможно большем объеме создание новых самолетов. Понимание этого отражает ряд национальных программ развития авиастроения [3 - 4], компетентное мнение руководителей промышленности Украины [5 - 8] и др.

В отличие от России, где существует несколько десятков ОКБ, финансирование которых из бюджета сегодня невозможно, в Украине функционирует единственная самолетостроительная фирма – АНТК «Антонов» и два серийных завода – ХГАПП и КиГАЗ «Авиант», мощности которых для нынешнего авиационного рынка Украины избыточны, а на ближайшие и отдаленные самые оптимистические темпы его развития – вполне достаточны. Этот исторически сложившийся феномен, потенциал которого составляет более 20% авиационной промышленности СССР, исключает конкуренцию внутри государства, а следовательно, и непродуктивное расходование бюджетных средств.

Реализация этих трех вариантов является принципиально разрешимой суперзадачей, сопряженной с рядом проблем. Что касается первого варианта, то отечественный рынок авиаперевозок практически насыщен при современном уровне платежеспособности населения. Однако износ парка самолетов, находящихся в эксплуатации, достиг критического

уровня, что снижает безопасность полетов, отторгая и без того малый вклад пользователей в альтернативные виды перевозок.

Авиакомпании не имеют средств для покупки новых самолетов и даже для лизинга иностранных, которые, кстати, предлагаются по весьма умеренным ценам. Анализ источников информации [2, 9 - 11 и др.], а также собственный опыт автора позволили синтезировать основные формы развития самолетостроительного производства и авиационного бизнеса Украины, которые, по-видимому, охватывают достаточно длительный временной период.

Для реализации Национальной программы развития авиастроения и авиаперевозок как единой государственной интегрированной системы наиболее продуктивными представляются формы, показанные на рис. 1. Вариант формы, представленной на рис. 1, а, является начальным гарантом сохранения национального достояния Украины – интегрированной (замкнутой) наукоемкой отрасли – индустрии производства гражданской авиации и авиаперевозок.

В Украине отсутствуют в значительном количестве определяющие фундаментальную основу экономики и экспорта природные ресурсы (нефть, уголь, лес и т.д.), ограничены возможности металлургии (хотя и довольно развитой) и других отраслей, в том числе и аграрной. Украина может сохранить и преумножить свой статус экономически независимого государства только сохранением и развитием аэрокосмической индустрии.*)

В последующий период времени, когда эта форма (см. рис. 1, а) приведет к некоторому необратимому состоянию самолетостроения и рынка авиаперевозок, государственная поддержка рынка авиаперевозок может быть в значительной степени ослаблена или прекращена в силу становления или усиления частного капитала и инвестиций в сферу авиаперевозок как потенциально способную приносить

более быстрый оборот капитала и прибыль, а государственной поддержкой в течение еще некоторого периода времени должен стать вариант формы, представленной на рис. 1, б.

Вариант, представленный на рис. 1, в, является в некотором смысле резервным для ситуации, характерной для рыночной экономики, подверженной колебаниям приоритетов инвестирования и участия капитала в тех или иных секторах рынка (по принципу большей доходности). Таким образом, форма “в” (рис. 1) является кратковременным «демпфером» колебательного процесса между рынками авиастроения и авиаперевозок.

При идеальном управлении проектами подъема авиапромышленности и авиационных перевозок, интегрированных в единую замкнутую систему авиационного бизнеса, через определенный (прогнозируемый) период должно наступить время функционирования формы, представленной на рис. 2, которая не требует государственной поддержки, а только возвращает ранее понесенные расходы в виде предусмотренных законодательством налогов.

Варианты схем, представленных на рис. 3 и 4, и их разновидности (см. рис. 3, а и 3, б) уже сегодня успешно реализуются на практике. Они являются способами «выживания» как фирм-производителей АТ (АНТК «Антонов», ХГАПП, КиГАЗ), так и эксплуатирующих авиакомпаний в период отсутствия государственной поддержки интегрированной системы авиационного бизнеса.

Вариант схемы, представленной на рис. 5, является перспективным (или единственно возможным) в период обвального кризиса авиапромышленности, наступившего в первые годы постсоветского периода, когда практически прекратила существование распределительная система плановых поставок Аэррофлоту тех или иных самолетов соответствующих производителей, финансируемая государством.

*) Как метко заметил Д.Ф. Кеннеди: «Уровень разрабатываемой авиационной техники определяет уровень жизни людей» [9].

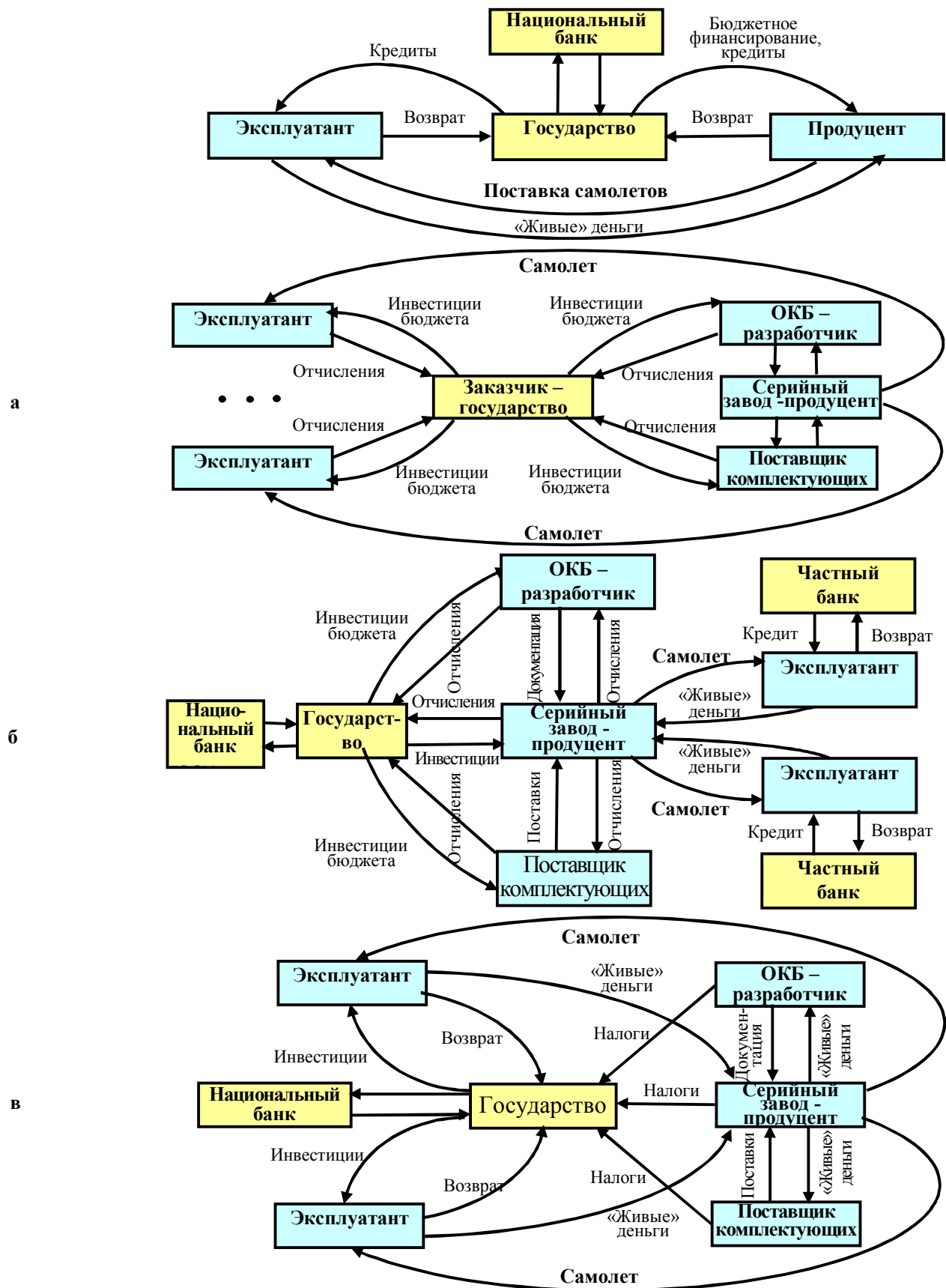


Рис. 1. Схемы форм авиационного бизнеса, ориентированного на реализацию национальной программы развития авиационного бизнеса Украины:

а – основанная на государственных инвестициях всех участников авиационного бизнеса (начальный этап);

б – основанная на государственных инвестициях сферы производства ВС;

в - основанная на государственных инвестициях сферы эксплуатации (авиаперевозок)

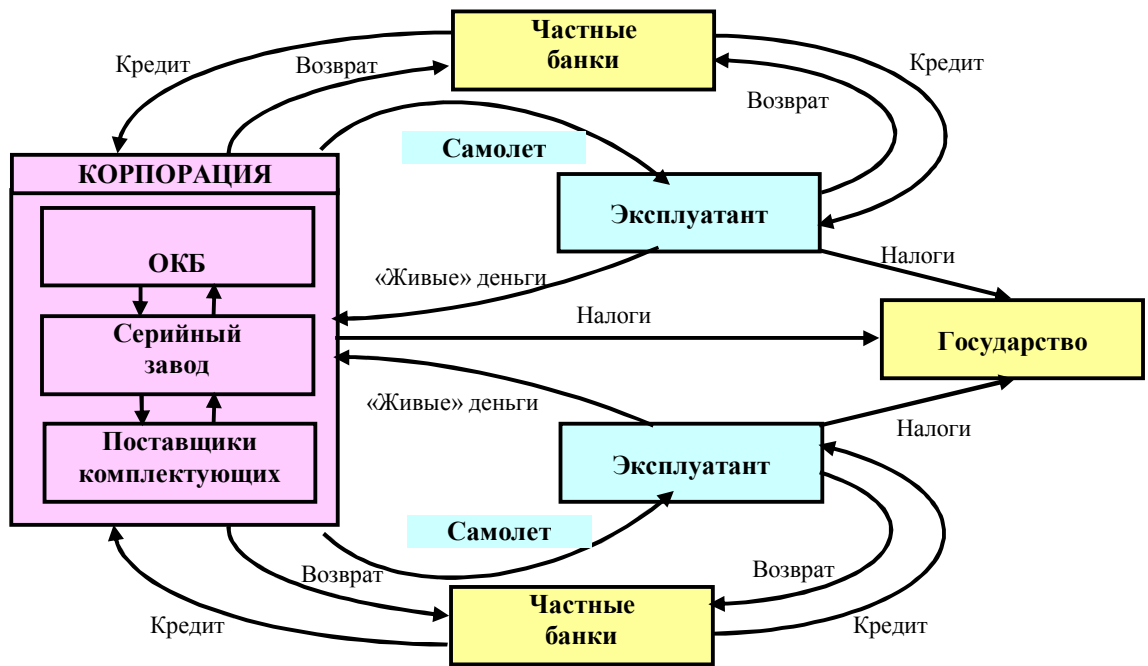


Рис. 2. Схема формы авиационного бизнеса в системе корпоративной разработки проектов новых самолетов и поставки на рынок

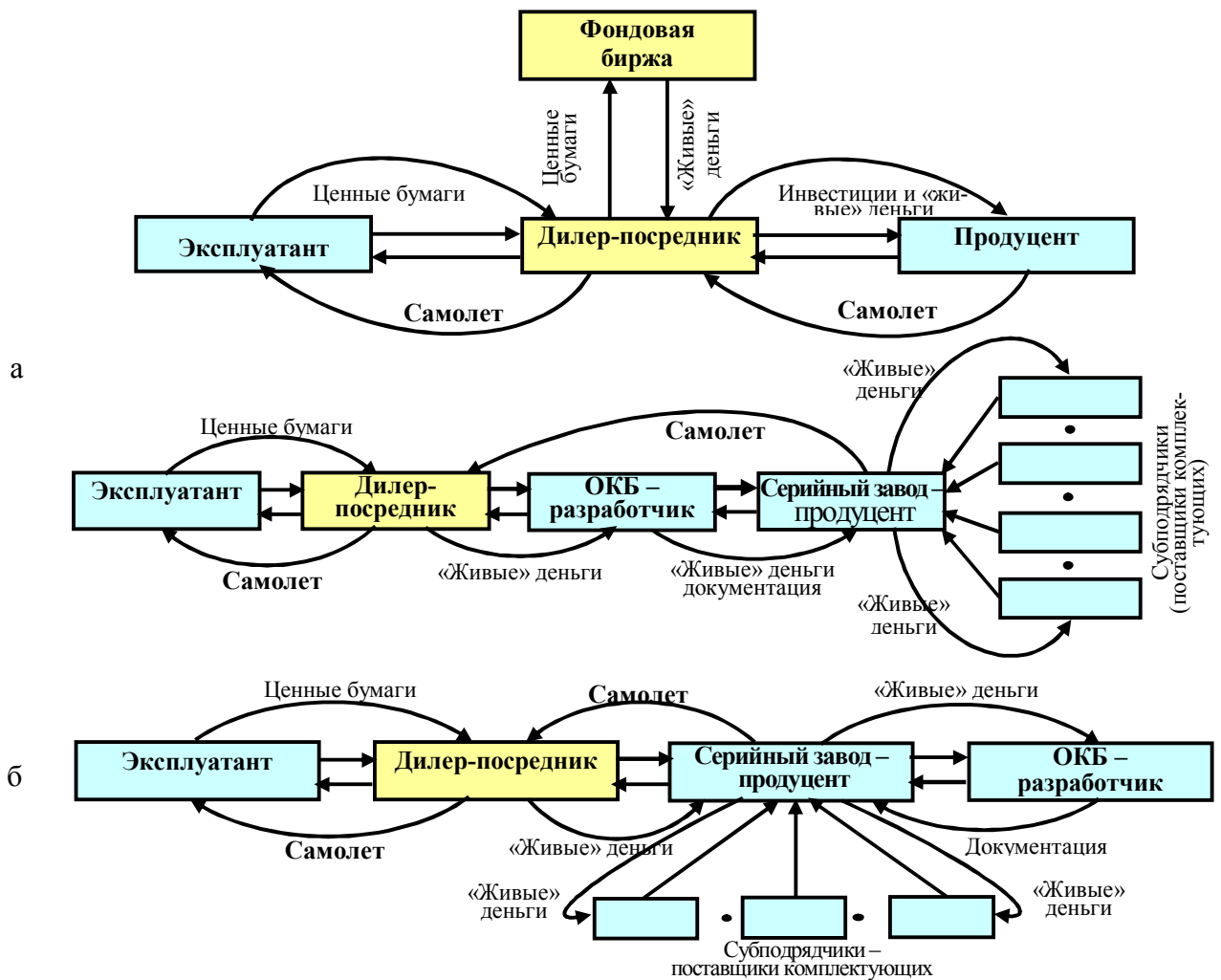


Рис. 3. Схемы форм авиационного бизнеса, ориентированного на единичные (эксклюзивные) модификации базовых самолетов: а – основанная на контакте дилера-посредника с разработчиком ВС; б – основанная на контакте дилера-посредника с продуцентом ВС

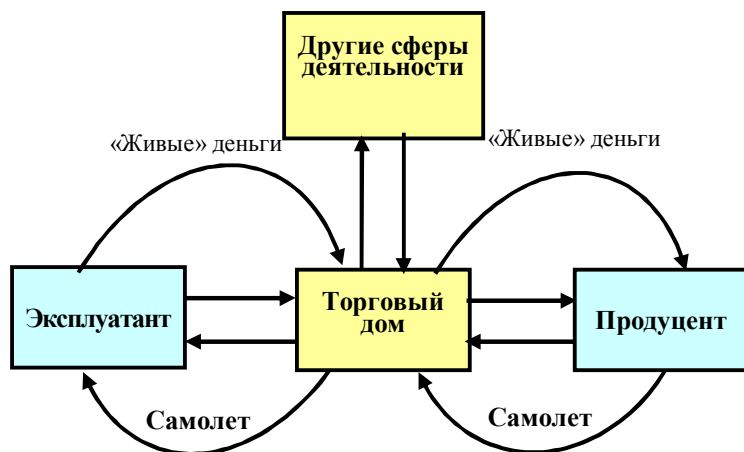


Рис. 4. Схема формы авиационного бизнеса, ориентированная на малые партии базовых самолетов и их модификации

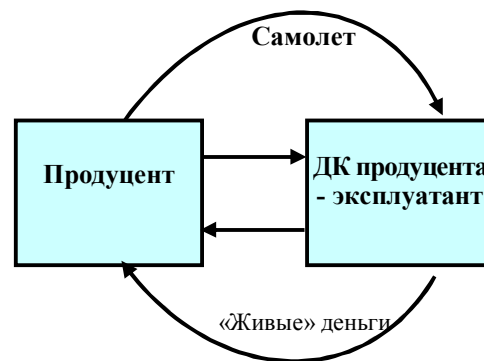


Рис. 5. Схема формы авиационного бизнеса в сфере производителя, интегрирующая инвестиции в разработку новых (базовых) самолетов

В этот период (конец 1994 г.) ОКБ России, желая сохранить свой потенциал и используя самолеты, которые в свое время были предоставлены им для выполнения основной производственной деятельности, создали компании «Ту-авиа», «Ил-авиа» [9], образовав сегмент рынка перевозок, построенного на демпинговых принципах.

Тогда же АНТК «Антонов» по инициативе Генерального конструктора П.В. Балабуева создал авиакомпанию «Авиалинии Антонова», по настоящее время успешно занимающуюся перевозкой крупногабаритных грузов на мировом рынке авиаперевозок, обеспечивающую финансирование разработок новых ВС и их модификаций, несмотря на малый парк самолетов Ан-124, находящихся в собственности авиакомпании.

В 2003 году банки США выдали АНТК «Антонов» гранд в размере 408 тыс. дол. на техническое обоснование строительства в Восточной Европе грузового аэропорта. На мировом рынке «Авиалинии Антонова» имеют только одного конкурента в лице российской авиакомпании «Волга-Днепр», парк которой составляет 9 самолетов Ан-124. В 2000 г. «Волга-Днепр» выкупила долю АНТК «Антонов», составлявшую 8%, в своем уставном фонде.

Позиции АНТК «Антонов» и его ДК «Авиалинии Антонова» усиливают решение стран НАТО (2003 г.) об использовании до 2010 года ее самолетного парка для выполнения своих задач.

Рынок авиаперевозок сверхтяжелых грузов в мире оценивается в 340 млн дол. и может возрасти до одного миллиарда долларов. Решением Кабинета Министров Украины компании «Авиалинии Антонова» дан статус Национального грузового авиаперевозчика. В 2003 г. авиакомпания перевезла 55124 т грузов (прирост по сравнению с 2002 годом составил 75%). Объем продажи услуг авиакомпании составил 125 млн дол. С 1989 г. Генеральным торговым агентом «Авиалиний Антонова» выступает британская компания Air Foyl (с 2001 г. объединившаяся с компанией Heavy Lift Ltd [10 - 11]).

Значимым дополнительным источником внутреннего финансирования своих разработок ОАО «Мотор Січ» является ее дочерняя авиакомпания, выполняющая грузовые и пассажирские перевозки на самолетах Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-74 и на самолете Ан-140, приобретенном уже в 2003 г.

Более мелкими являются ДК «Авиант», «Артем-Авиа», «КБ Южное», «АРР-410» (Харьковский авиаремонтный завод № 410) [10].

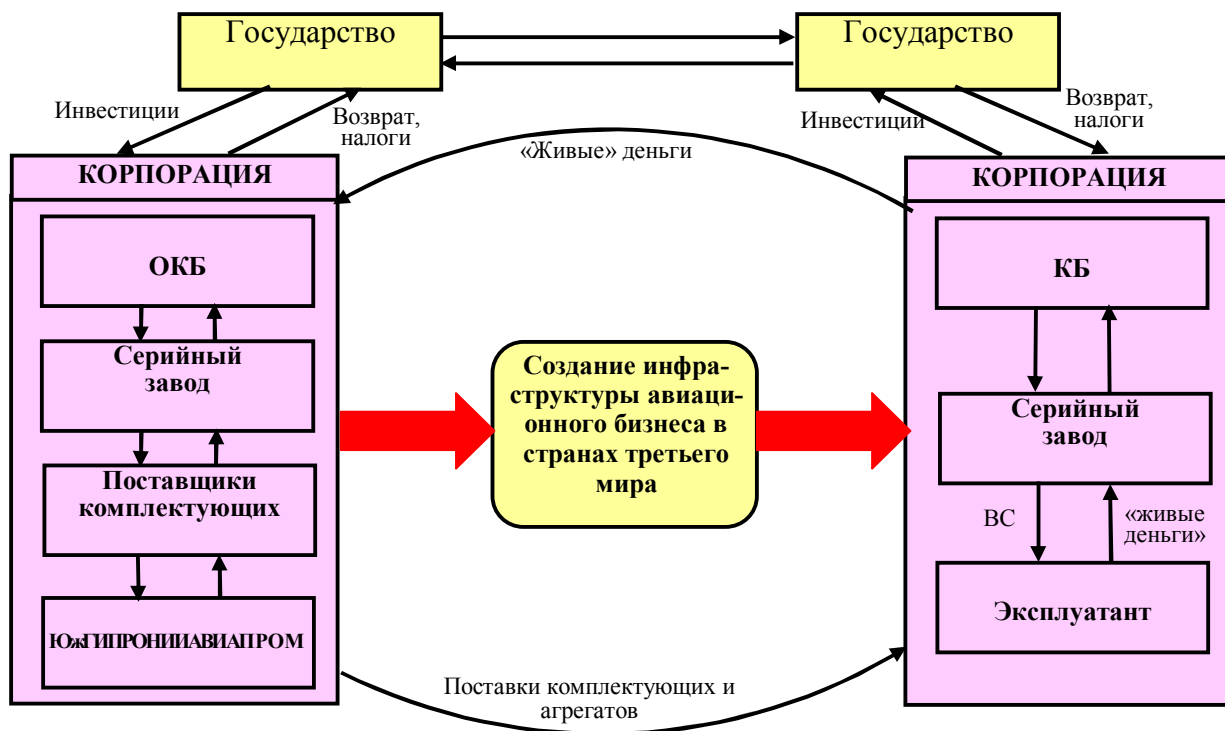


Рис. 6. Схема формы авиационного бизнеса в межкорпоративной системе со странами третьего мира

Эта схема является urgentной в аспекте относительно кратковременного обеспечения финансовыми ресурсами производителя АТ, так как дочерняя авиакомпания нуждается в пополнении новыми воздушными судами, производство которых (или покупка) требует несоизмеримо больших финансовых ресурсов, чем те, которые образуются в виде прибыли от функционирования авиакомпании. По-видимому, она может сохранить свою значимость и в перспективе, но в сочетании с другими схемами, в частности, представленными на рис. 2 и 3.

Вариант схемы, представленной на рис. 6, является перспективной формой авиационного бизнеса в межкорпоративной системе со странами третьего мира (Ираном, Ливией) и другими государствами. Сотрудничество украинской корпорации, включающей в себя АНТК «Антонов», ХГАПП, «Мотор Січ», УкрНИИАТ, ЮжГІПРОНИИАВІАПРОМ и другие предприятия, с иранской самолетостроитель-

ной компанией HESA в рамках создания в Иране инфраструктуры авиационного бизнеса на базе производства и эксплуатации самолета Ан-140 при государственной поддержке уже дает ощутимые результаты для обеих стран и для конкретных участников. Аналогичная схема начинает реализовываться с авиастроительной фирмой Ливии [11]. По-видимому, эта схема является достаточно продуктивной на длительный период развития авиационного бизнеса Украины и будет расширяться.

Заключение

1. Вскрыты и проанализированы шесть основных форм развития самолетостроительного производства и авиационного бизнеса в условиях рыночной экономики, ориентированных на поставку: единичных модификаций базовых самолетов; малых партий модификаций базовых самолетов; долго-

срочную реализацию национальной программы развития авиастроения Украины; форму авиационного бизнеса в сфере продуцента в условиях корпоративной разработки проектов самолетов, их производства и поставки на рынок, а также перспективную форму авиационного бизнеса в межкорпоративной системе с развивающимися странами.

2. Показаны место и роль каждой из форм развития производства и авиационного бизнеса на определенном этапе переходной и рыночной экономики в аспекте их эффективности (продуктивности), что обеспечивает концентрацию финансовых потоков в сегменте рациональной формы бизнеса, а также своевременный переход (переориентацию) на другие формы.

Основными схемами, обеспечивающими стабильную перспективу развития авиационного бизнеса, являются формы, реализующие схемы рис. 2 и 6, охватывающие различные формы корпоративного производства самолетов и их основных модификаций, а также рынок продаж эксплуатирующим компаниям с развитым потенциалом частного капитала.

Литература

1. Король В.Н., Сляднев О.В. Состояние самолетостроения Украины и авиационного бизнеса // *Авіаційно-космічна техніка і технологія: Наук.-техн. журнал.* – Х.: НАКУ «ХАИ». – 2004. – Вып. 44(1), – С. 56 – 67.

2. Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Афанасьева Л.Ф. *Мировая авиация на рубеже XX-XXI столетий. Промышленность, рынки.* – К.: КВЦ, 2003. – 295 с.

3. *Постанова Кабінету міністрів України № 249 від 29.02.96 р.*

4. *Державна комплексна програма розвитку авіаційної промисловості України до 2010 р.* – Затв. Постановою Кабінету міністрів України № 1665-25 від 12.12.2001 р.

5. Балабуєв П.В. АНТК ім. О.К. Антонова – лідер української авіапромисловості // *Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии: Сб. науч. тр. Гос. аэрокосм. ун-та им. Н.Е. Жуковского «ХАИ».* – Х.: ГАУ «ХАИ». – 2000. – Вып. 6. – С. 4 – 8.

6. Горбулин В.П., Довгопольный А.С., Приходько О.И. *Оборонно-промышленный комплекс Украины – современное состояние и реструктуризация // Технологические системы.* – 2001. – Вып. 2(8) – 2001. – С. 5 – 20.

7. Казаков В.П., Кривов Г.О. *Базові засади процесів трансформації українського авіабудування // Технологические системы.* – 2002. – Вып. 4(15). – 2002. – С. 5 – 10.

8. Король В.Н. *Об объективных предпосылках и реализуемости преобразования организационной структуры авиационного производства Украины в современных условиях // Вопросы проектирования и производства конструкций летательных аппаратов: Сб. науч. тр. Нац. аэрокосм. ун-та им. Н.Е. Жуковского «ХАИ».* – Х.: НАКУ «ХАИ», 2001. – Вып. 27(4). – С. 6 – 17.

9. *Авиационный бизнес / В.Т. Климов, Ал. П. Павлов, Ан. П. Павлов, Ф.Ш. Гайсин.* – М.: Московский рабочий, 2002. – 207 с.

10. Пелагенько А.П., Троценко А.М. *Цивільна авіація України. Історико-аналітичний огляд (укр. і англ. мовою).* – К.: Укрaviaтранс, 2003. – 128 с.

11. *Defense Express // Industrial Ukraine, 4(29), 2003. - 64 p.*

Поступила в редакцію 3.03.04

Рецензенты: д-р техн. наук, проф. В.Е. Гайдачук, Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского «ХАИ», г. Харьков; канд. техн. наук, доц. В.Н. Король, АНТК «Антонов», г. Киев