**СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ**

Содержание

Введение

Авиастроение

Авиаперевозки

Выводы

Литература

Введение

Авиационная отрасль относится к базовым, стратегически важным секторам экономики Украины, а НИОКР по созданию новой авиационной техники включены в категорию критичных технологий. В 2007 г. эта отрасль насчитывала 39 предприятий разной формы собственности, а также практически все составляющие инфраструктуры, позволяющие разрабатывать, испытывать, серийно изготавливать самолеты, авиационные двигатели, специальное оборудование, бортовую радиоэлектронную аппаратуру, авиационные агрегаты, выполнять НИОКР по технологиям производства и эксплуатации авиационной техники, осуществлять модернизацию и ремонт авиационной техники. На то время только в авиационной промышленности работали свыше 90 тыс. чел. Но сегодня имеющийся потенциал используется недостаточно, а сама авиационная отрасль находится под влиянием растущих проявлений системного кризиса. Касается это практически всех важнейших составляющих авиационной отрасли: авиастроения, авиационных перевозок, транспортной инфраструктуры. Поэтому анализ причин сложившейся ситуации и выработка научно обоснованных предложений относительно возможного ее улучшения видятся достаточно актуальными, в том числе в силу обязательств, принятых Украиной в контексте подготовки к проведению финальной части Евро-2012 по футболу.

В работе проанализированы причины системного кризиса в авиационной отрасли, детально исследована история, состояние и проблемы развития авиастроения, грузовых и пассажирских перевозок воздушным транспортом, перспективы перестройки инфраструктуры отрасли с учетом мирового опыта и требований настоящего.

Авиастроение

Ретроспективный анализ свидетельствует, что в свое время советская авиастроительная отрасль формировалась в составе проектно-кон-структорских бюро по разработке документации и технологии производства самолетов, вертолетов и двигателей к ним, а также соответствующих заводов по их опытным и серийным выпускам, работавших на конечный результат. Существовала разветвленная система кооперационных связей, которая охватывала ведущие промышленные предприятия, действовала система подготовки и переподготовки кадров. Каждое специализированное направление авиастроительной отрасли возглавлял признанный не только в СССР, но и в мире генеральный конструктор, именем которого называли серию летательных аппаратов советского производства гражданского или военного назначения (Яковлева, Туполева, Сухого, Антонова, Ильюшина, Микояна и др.).

Что касается Украины, то наиболее заметным явлением в отечественном авиастроении последних лет ее пребывания в составе Советского Союза следует, вероятно, считать известный сегодня во всем мире грузовой самолет "Ан-124" "Руслан", первый опытный образец которого появился 26 декабря 1982 г. как результат плодотворной кооперации с предприятиями Российской Федерации и многих других советских республик. Через 6 лет (в декабре 1988 г.) были начаты испытания крупнейшего и самого тяжелого в мире грузового самолета "Ан-225" "Мрія", который способен перевозить груз весом до 250 т и сначала предназначался для воздушной транспортировки космического корабля типа "Буран". Планировалось выпустить 5 самолетов "Мрія", хотя до сих пор существует только один "экземпляр" этой мощной машины.

Самоликвидация СССР с последующим формированием полутора десятков новых государств была сопряжена с практически одномоментным разрушением устоявшихся кооперационных связей в промышленности, от которого вновь созданные страны до сих пор не могут опомниться. Что касается авиастроительной отрасли, то, как свидетельствует сегодняшняя ситуация, в наибольшей степени отрицательное влияние этих событий сказалось именно на Украине, чему есть много причин, и прежде всего - неэкономического характера.

В наследство Украине достались практически все главные звенья авиационного производства - разработчики самолетов и двигателей, опытные и серийные самолето- , двигателе- и приборостроительные предприятия, авиаремонтные заводы, отраслевые учебные заведения и научные учреждения. Однако за годы самостоятельности авиастроение в Украине подверглось уничтожающему разрушению, несмотря на то, что практически каждое новое правительство не обделяло эту отрасль вниманием в своих решениях. Но, говоря откровенно, целенаправленной государственной политики по сохранению и развитию прежних достижений авиационного производства ни одно из них не осуществило, как и не обеспечило рационального использования бюджетных средств, направлявшихся в отрасль. В отечественном авиастроении проектные и производственные мощности не работают на конечный результат. Не достигнута необходимая "прозрачность" в экономической и финансовой деятельности государственных предприятий авиационной отрасли. До сих пор не внедрена мировая практика государственно-частного сотрудничества, которая нашла эффективное подтверждение в развитых странах мира, включая Российскую Федерацию. Поэтому самолетостроению Украины ни сегодня, ни в ближайшей перспективе (особенно в силу современных требований к параметрам экономичности, надежности и экологичности авиационной техники), по сути, нечего предложить отечественным и иностранным авиакомпаниям из собственного нового серийного производства. Даже достигнутые договоренности с отдельными постсоветскими и африканскими странами в отношении закупки самолетов украинского (несерийного) производства практически не выполняются или выполняются с неоднократным откладыванием сроков поставки и после непосредственного вмешательства высших руководителей государства. За годы независимости отечественное самолетостроение не концентрировалось на производстве той или иной конкурентоспособной машины, а все время находилось "в поиске", расходуя огромные государственные субсидии. Серийный выпуск ни одной новой модели самолетов с использованием отечественных авиастроительных мощностей даже 17 лет спустя не начат. Всемирно известное КБ имени О. К. Антонова в экономическом аспекте двигалось отдельно от авиазавода "Авіант" и Харьковского авиазавода, которые вынуждены были сами искать себе заказы и своими силами доводить отдельные проектно-конструкторские разработки КБ имени О. К. Антонова. Двигателестроительные заводы и соответствующие проектно-конструкторские предприятия тоже пытались выжить самостоятельно. Поэтому объединение всех этих объектов хозяйствования в единый концерн, осуществленное слишком поздно - лишь в 2007 г., не только не способствовало возрождению отечественной авиационной отрасли, а наоборот - разрушило связи, которые еле прослеживались на то время. Впоследствии этот концерн вынуждены были расформировать и создать новое объединение, где главную роль отдали КБ имени О. К. Антонова. Вместе с тем, по нашему убеждению, такая мера уже не способна реально исправить ситуацию в авиационной отрасли. В лучшем случае она будет способствовать приоритетному финансированию, опять-таки, не производства летательных аппаратов, а создания новых их проектов без доведения до серийного выпуска.

В таком контексте стоит напомнить, что в период после распада СССР этим АКБ были разработаны и созданы опытные образцы очень многих моделей, но ни одна из них до сих пор не вышла на серийное производство. Между тем большинство из них морально устарело и нуждается в усовершенствовании с учетом новых достижений мировой авиационной отрасли. Достаточно перечислить: "Ан-38" (1994 г.), который 10 лет спустя был модернизирован и заменен на "Ан-28"; "Ан-70" (1994 г.), программа испытаний которого до сих пор не завершена; "Ан-140" (1997 г.; начало разработки - 1987 г.), который на сегодня произведен в количестве 15единиц; "Ан-72" (выпуск начат еще в 1977 г.), который впоследствии был модифицирован в "Ан-74" (сегодня производство различных модификаций продолжается на ХГАПП); грузо-пассажирский "Ан-74ТК-300" (2001 г.), который производится в ограниченном количестве, в том числе как модификация "AH-74TK-300-VIP"; "Ан-148" (декабрь 2004 г.), судьба которого до сих пор не решена. Кроме перечисленных, были попытки создать самолеты "Ан-180", "Ан-218", "Ан-88" и др.

Для организации серийного выпуска такого количества моделей (если перед их разработкой было доказано, что на них существует достаточный реальный спрос) нужны развитая кооперация отечественных промышленных предприятий и широкое производственное сотрудничество с авиастроительными компаниями, признанными в мире, которого также не хватает. В сложившейся ситуации вступление Украины в ВТО может нести с собой серьезную дополнительную угрозу отечественному авиастроению, если откроется бестаможенный рынок для всех типов иностранных самолетов (и даже тех, которые были в эксплуатации) для осуществления международных (не исключено — и внутренних) полетов.

Рассмотрим подробнее историю, состояние и проблемы авиастроения Украины в контексте производства наиболее разрекламированных моделей и модификаций "Алов": "Ан-70", "Ан-140", "Ан-148" и "Ан-124".

Известно, что над программой создания оперативно-тактического военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки "Ан-70" 6 РФ и Украина работали на основании межправительственных соглашений 1993 и 1999 гг. Госзаказчиками были определены министерства обороны обеих стран, а главным предприятием по выпуску самолета — завод "Авіант". В перспективе он должен был производиться также в РФ (на самарском заводе "Авиакор"). На то время Российская Федерация была согласна финансировать 72-80% стоимости проекта, заказывая для своих ВВС 169 самолетов, а Украина - соответственно, 20—28% (64 единицы). В 1999 г. был создан международный консорциум "Средний транспортный самолет", в состав которого, кроме АНТК, вошли авиационные заводы, производившие серийные самолеты, а также разработчики и производители двигателей и оборудования. Консорциум проводил совместную научно-исследовательскую, производственную и хозяйственную деятельность, обеспечивал кооперацию и объединение финансовых, материальных и других ресурсов с целью решения задач сертификационных испытаний, производства, продажи, лизинга и послепродажного обслуживания "Ан-70". Он был единственным юридическим лицом, владевшим правами разработчика и производителя этого самолета.

С ноября 1998 г. проводились совместные государственные летные испытания по основному этапу программы, которые планировалось завершить до 2002 г. Самолет демонстрировался на аэрокосмическом салоне "Ле-Бурже - 99", презентовался на заседании представителей стран НАТО, перед этим (в 1998 г.) - в Кёльне для Бундестага и Бундесвера Германии, где получил высокую оценку определенных западногерманских специалистов. Именно тогда отдельные компании ФРГ подключились к программе строительства европейского транспортного самолета для нужд НАТО под кодом "Ан-7Х" (на базе "Ан-70"). Был даже создан международный консорциум "Аэро Трейд". Однако реальные шаги для продвижения базового самолета в Европу и до настоящего время не сделаны. Некоторые эксперты считают такую идею политической утопией, хотя это не мешает представителям АНТК периодически заявлять о высоком интересе к нему со стороны НАТО. Возможно, это и стало одной из весомых причин того, что летом 2006 г. Российская Федерация на правительственном уровне сообщила о выходе из проекта, а год спустя (в июле 2007 г.) прозвучало заявление Украины о готовности самостоятельно довести его до конца. Программа государственных испытаний была остановлена в 2006 г., и только в конце 2008 г. ее возобновили в Украине (выполняется так называемый "этап Б"). Одновременно начали появляться заявления о возвращении РФ в проект после согласования государственных долей в интеллектуальной собственности самолета.

Анализируя ситуацию, складывающуюся вокруг "Ан-70", следует отметить, что на реализацию проекта из государственного бюджета Украины ежегодно выделяются денежные средства (только за 2006-2007 гг. - 300 млн. грн.; преимущественно - заводу "Авіант"), однако почти ежегодно провозглашаются новые сроки серийного освоения самолета. По некоторым оценкам, затраты на программу Украины и Российской Федерации уже достигли около 1,5 млрд. дол. Потребность в новых инвестициях для завершения государственных испытаний этого самолета оценивается в 130-140 млн. дол. Но если принять во внимание информацию некоторых СМИ о том, что на заводе "Авіант" начаты работы по модернизации электронного оборудования и систем самолета, а его модель все время дорабатывается и совершенствуется, то указанных денежных средств вряд ли хватит. Сообщается также, что сегодня киевский завод "Авіант" ведет сборку первых двух серийных "Ан-70" для Министерства обороны Украины в соответствии с заключенным в 2001 г. контрактом, а срок их выпуска переносится на 2011-2012 гг. В подтверждение этих намерений объявлено о подготовке и передаче Правительству Украины концепции нового закона "Об общегосударственной целевой оборонной программе и закупке военно-транспортного самолета Ан-70", по которому сроком передачи первого серийного самолета Министерству обороны Украины определен 2011 г.

Исследуя взаимоотношения Украины и РФ в контексте продолжения работы над самолетом, кое-кто из экспертов пытается обосновать возможность возвращения в проект Российской Федерации ее внутренними проблемами в части выпуска собственного военно-транспортного самолета "Ил-76" или пятикратным превышением суммы штрафных санкций, которую, по их мнению, должна выплатить российская сторона Украине, над денежными средствами, необходимыми для "доводки " самолета "Ан-70". Вместе с тем такие предположения официально не подтверждаются российской стороной, как не подтверждается и влияние на поведение РФ некоторых проблем концерна "Airbus" в части выпуска общеевропейского военно-транспортного самолета "А400М" для нужд НАТО. Преувеличены, по нашему убеждению, и заявления в отношении проблем с "Ил-76". Его модернизированный двигатель "Бурлак" отвечает требованиям Международной организации гражданской авиации (ICAO), благодаря чему этот самолет способен осуществлять полеты в любом регионе мира. Поэтому более вероятным видится вариант, по которому Украине придется собственными силами завершать работы над проектом, что возможно лишь в случае обеспечения "прозрачной" схемы расходования привлеченных денежных средств, и искать потребителей "Ан-70 " среди стран Азии, в частности в Китае, и т. д. Но при этом следует принять во внимание неизбежную конкуренцию со стороны как государств ЕС и НАТО, так и Российской Федерации. Стоит также отметить, что Украина не имеет достаточных возможностей для полноценного производства этой машины. Например, крыло для нее изготавливается в Ташкенте, но этот завод вошел в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" ("OAK") Российской Федерации, которое теперь будет влиять на выпуск им продукции. Все это требует взвешенного подхода к перспективам "Ан-70".

Как уже указывалось, с 1997 г. ведет свою неординарную историю другой новый на то время региональный грузо-пассажирский самолет отечественной конструкции - "Ан-140" (реально это разработки 1987 г.). Еще в 1996 г. было подписано российско-украинское межправительственное соглашение об определении самарского завода "Авиакор" главным по серийному выпуску "Ан-140", хотя и Украина оставила за собой право выпуска этой модели на ХГАПП (следует учитывать, что страна - производитель конечной продукции имеет определенные экономические и другие преимущества во всей технологической цепочке). Тогда рынок Украины оценивался в 40-60 таких машин.

Осуществленные маркетинговые исследования подтвердили, что к числу аналогов самолета "Ан-140" относились известные иностранные самолеты: "ATR42-300/500" франко-итало-английского концерна "Air"; "F50HP" фирмы "Fokker Aircraft"; "DASH-8-300" фирмы "Bombardier" и "SAAB-2000" фирмы "SAAB". Было также установлено, что "Ан-140" не уступает им по транспортным возможностям (максимальной коммерческой загрузке, пассажироемкости, дальности полетов), подлине взлетно-посадочной полосы и топливной эффективности. Между тем продажная цена самолета "Ан-140" была определена в 8 млн. дол., то есть намного ниже, чем для перечисленных конкурентных аналогов. В 1999 г. на ХГАПП началось серийное производство самолетов "Ан-140", а 25 апреля 2000 г. он получил Сертификат типа. С целью увеличения выпуска таких самолетов ХГКПП обратилось к "Авиакор - Авиационный завод" в Самаре, которому поручалось работать над этой машиной, с предложением по активизации работ над ней. После этого, уже на межгосударственном уровне, за 2 года здесь была налажена действенная кооперация: ХГАПП направило в Самару свой техперсонал, поставило 70% агрегатов на первую машину, передало оборудование для летно-испытательной станции, что позволило в декабре 2003 г. выпустить первый самолет российского производства, который впоследствии, в 2005 г., был представлен на "МАКС-2005". На то время десятилетняя перспективная потребность России в новых региональных самолетах оценивалась приблизительно в 100 единиц. На регулярные авиационные линии самолет вышел в 2002 г. В то же время эксперты отмечают не до конца решенную проблему обеспечения этой машины отечественным двигателем (в том числе для ее модификаций).

Следует отметить, что украинско-российское сотрудничество в самолетостроении и ракетно-космической промышленности рассматривалось в десятилетней Программе к Договору о дружбе, сотрудничестве и партнерстве между Российской Федерацией и Украиной (подписанному в Киеве 31 мая 1997 г.) как приоритетное направление создания и развития структурообразующих производств двух государств. Но, как подтвердила практика их взаимоотношений, этого оказалось мало. Необходимы еще экономический интерес, государственная поддержка, определенная перспектива. Можно предположить, что на то время не все перечисленные компоненты были в наличии. Поэтому, вероятно, реально работы над турбовинтовым "Ан-140" в России начаты лишь в июле 2003 г., и то - по инициативе украинской стороны (тогда же в Омске был налажен выпуск другой "Ановской" модели - "Ан-72П" - в рамках совместной украинско-российской ассоциации "Ан-74" "УРАН").

С целью популяризации "Ан-140" летом 2002 г. создана украинско-российская компания по пассажирским перевозкам "Аероміст - Харків", которая, приобретя 3 самолета "Ан-140", начала выполнять рейсы между Харьковом и Москвой, Киевом, Симферополем и другими городами. Впоследствии было открыто сообщение между Харьковом и Киевом со столицей Словакии. В 2004 г на "Авиа-коре" изготовлен второй самолет "Ан-140". Налаживалось украинско-российское сотрудничество с Ираном, которому были проданы 12 самолетов "Ан-74-200" и где самолету "ІрАн-140" в 2003 г. разрешено осуществлять пассажирские рейсы внутреннего назначения. В октябре 2003 г., во время визита Президента Украины в Ливию, были подписаны контракты с ХГАПП о поставке ливийской авиакомпании "Ейр Лібія" 5 пассажирских самолетов "Ан-140" (впоследствии эта страна от них отказалась и начала закупку "Боингов"). Завод "Авіант" получил заказ от ливийской стороны на 4 "пожарные" машины "Ан-32П". Позднее Ливия дополнительно заказала самолет "Ан-74ТК-300" и 2 самолета "Ан-74ТК-200С" (медицинских) 10. "Ан-32П" поступили в Ливию лишь в 2006 г. Остальные же заказы практически не выполнены, хотя, как уже отмечалось, в конце 2008 г. VIP-само-лет был выпущен на ХГАПП, с последующей его передачей заказчику (сообщалось, что соответствующие испытания завершатся в январе 2009 г.).

К концу 2008 г. общий выпуск "Ан-140" составил по 3 на украинском и российском заводах и 9 - на иранском (здесь работают еще над 3 машинами разной модификации, причем заметно растет доля комплектующих иранского производства). На сегодня массовых заказов авиапредприятиям Украины и РФ на этот самолет нет, в связи с чем его перспективу еще надлежит определить с учетом летно-технических и экономических показателей, особенно - по сравнению с современными зарубежными аналогами. К сожалению, две аварии, произошедшие с самолетом в Иране и Азербайджане, и гибель пассажиров тоже отрицательно повлияли на имидж этой модели.

Анализ состояния дел в самолетостроительной промышленности Украины на примере самолета "Ан-140" показывает, что ее предприятия тяжело адаптируются к рыночным условиям хозяйствования, жесткой конкуренции на мировом рынке и падению спроса на внутреннем.

К сожалению, такая же история может повториться и с украинским региональным турбореактивным самолетом "Ан-148". Сотрудничество Украины с Российской Федерацией по его производству начато в декабре 2004 г. Проектно-конструкторские и другие подготовительные работы по этой модели были выполнены в 2001 -2004 г.г. В свое время (в 2005 г.) самолет получил высокую оценку президента России В. Путина и тогдашнего Премьер-министра Украины Ю. Тимошенко, которые считали, что его совместное производство будет иметь для обеих стран стратегическое значение ". Было решено начать серийный выпуск самолета сразу на двух заводах - "Авіанті" и в Воронежском акционерном самолетостроительном товариществе (ВАСТ). Предполагалось выпустить 480 машин, половину из которых—для стран СНГ. Первый "твердый " заказ самолет получил летом 2005 г. (стоимостью 18 млн. дол.), когда авиакомпания "Красэйр" (РФ) подписала с российской лизинговой компанией "Ильюшин Финансы Ко" ("ИФК") контракт по финансовому лизингу 15 самолетов "Ан-148-100" в течение 10 лет. Тогда желание приобрести самолет высказали также авиакомпании "Пулково", "Волга - Дніпро" и "АероСвіт". В целом "твердых" и потенциальных заказов на самолет "Ан-148" было свыше 100, что давало возможность организовывать его серийный выпуск. Нужно было, чтобы россияне закупили в Украине лицензию на эту машину и начали ее производство. Но там не торопились, поскольку никто не давал государственных (со стороны Российской Федерации) гарантий.

Лишь 3 года спустя (в 2007 г.) проектно-конструкторская документация на серийный выпуск "Ан-148" передана в Россию, но при этом не обошлось без пиар-скандала. Как уже отмечалось, в кооперацию по производству самолета, кроме предприятий России, вовлечены участники из еще 12 стран мира (в целом 241 предприятие). Стоит также отметить, что 6 февраля 2007 г. самолет получил сертификат летной пригодности Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Поданным экспертов на то время, Украина до конца 2007 г. должна была выпустить первый серийный самолет, а в дальнейшем - выпускать по 24-25 машин в год. Утверждалось, что у отечественных заводов есть заказ на 45 самолетов, в том числе на 34 "Ан-148-100" общей стоимостью свыше 200 млн. дол. -для России . Подчеркивалось, что существуют подписанные контракты на 12 машин, которые российские потребители должны получить через государственную лизинговую компанию "ИФК". Протоколами о намерениях иностранных компаний предусматривалось закупить 89 самолетов указанной модели. На то время стоимость 1 машины оценивалась почти в 20 млн. дол. . В Минпромполитики Украины приводят данные, согласно которым потребность РФ в самолетах типа "Ан-148" до 2020 г. составляет 200-250 единиц. План производства гражданских самолетов "OAK" на 2008—2012 гг., утвержденный решением правительства РФ от 28 марта 2007 г., предусматривает, в частности, продать 96 самолетов "Ан-148" воронежской сборки, а также создать вместе с Украиной центры по послепродажному обслуживанию самолетов. В Украине в феврале 2007 г. начали работы по серийному выпуску этой машины, причем уже в том году было обещано изготовить 2 самолета: один - для Казахстана, второй -для Украины (на разной стадии готовности на заводе находятся свыше 10 машин такой модели). В Государственном бюджете Украины на 2007 год на поддержку выпуска двух самолетов было предусмотрено 80 млн. грн., а на 2008 г. — 200 млн. грн. До 2010 г. завод имеет намерение выпустить 34 машины, в том числе 7 - для Казахстана. К сожалению, в2007 г. самолет в серийном варианте так и не появился, и лишь в конце 2008 г. первый из них ("Ан-148-ЮОВ") был передан АНТК имени О. К. Антонова государственной компании "Лізингтехтранс". Планы производства до 2012 г составляют 40 единиц, из них на 2008-2009 гг. - 6. В ВАСТ одновременно в 2008 г осуществлялись работы над 4 самолетами серийного выпуска, ще до 50% комплектующих обеспечиваются украинскими предприятиями.

16 января 2008 г. Украина и Российская Федерация создали координационный орган по серийному производству и реализации самолетов "Ан-148", а также двигателей Д-436-148 и АІ-450МС. При этом согласовано участие предприятий авиационной промышленности РФ в проектировании и производстве агрегатов, комплектующих изделий и систем самолета. Между тем на АНТК имени О. К. Антонова разрабатывается новая модификация "Ан-148" на 99 пассажирских мест (по моему убеждению, прямой конкурент "Superjet-100").

Таким образом, проведенный анализ не дает оснований ожидать развертывания масштабных работ по выпуску машины "Ан-148", тем более - с акцентом на выполнение заказов именно Российской Федерации, активно работающей с международными компаниями над производством собственного регионального реактивного самолета аналогичного назначения Более реальным видится расширение взаимодействий с Ираном (если это будет делаться достаточно оперативно, пока его рынок доступен) и другими неевропейскими странами.

Как известно, 31 октября 2008 г. подписан украинско-иранский пятисторонний Меморандум по самолету "Ан-148", в котором зафиксированы намерения Исламской Республики Иран (ИРИ) закупить и произвести в кооперации с украинскими и российскими предприятиями 50 самолетов этой модели. При этом Иран добился включения пункта, позволяющего ему получать ее новые модификации для нужд собственных авиаперевозчиков. Привлекает внимание настойчивый интерес иранской компании "HESA", подчиненной Министерству обороны ИРИ, к возможным военным модификациям "Ан-140" и "Ан-148", и особенно — к импорту авиастроительных технологий. Безусловно, это требует от украинской стороны соблюдения всех норм режима контроля за экспортом военных технологий в Иран. Следует также учитывать, что на иранском авиарынке Украине придется конкурировать не только с западными компаниями (сегодня отношения здесь находятся под строгим государственным контролем), но и с российскими авиастроителями, в частности - по вопросу поставки в Иран самолетов "Ту-204" и технологий их производства.

Итак, будущее самолета "Ан-148" также оказывается достаточно проблематичным. Свет в конце тоннеля, по нашему убеждению, следует искать в пространстве не только СНГ, но и Ближнего Востока, Южной Америки и Африки.

В этом контексте интерес вызывает и авиастроительная история со всемирно известным лайнером "Ан-124" "Руслан". За 1982—1995 гг. его производство (в модификациях "Ан-124-100" и "Ан-124-100М-150") осуществлялось на предприятиях Украины и Российской Федерации. В результате выпущены 56 самолетов (цена каждого составляет 100 млн. дол.), из которых 25 сегодня эксплуатируются при коммерческих перевозках (в том числе 7 - в Украине, 10 - в РФ - компаниями "Волга - Дніпро" и "Полёт", остальные - в Ливии и ОАЭ).

В последнее время в СМИ опять появляется информация о возможном возобновлении совместного выпуска этой машины в модернизированном варианте "Ан-124-100М-150" (следует отметить, что еще в 2003 г., на "МАКС-2003", было подписано соглашение о возобновлении ее выпуска в модификации "Ан-124-100". Но такое соглашение не реализовано. Позднее, на "МАКС-2007", этот вопрос вновь был оформлен соглашением, которое, к сожалению, тоже не выполняется). Между тем сертификат на модернизацию "Ан-124" получен в июне 2007 г., а это означает, что самолет будет отвечать международным стандартам, вступающим в силу в 2012 г..

Бизнес-план по возобновлению производства самолета "Ан-124" подготовлен специалистами компании "Ernst & Young". По их расчетам, для этого необходимо около 3-4 млрд. российских руб. (600-800 млн. грн.), а стоимость

I машины составит 150-160 млн. дол. Отмечается, что возобновление производства самолетов можно считать экономически оправданным, если заказ на них достигнет не менее 40 единиц. Такой объем до 2027 г. гарантирует (при ежегодном выпуске не менее 2 машин) "OAK", к которой поступил соответствующий заказ крупнейшего оператора "Русланов" - авиакомпании "Волга -Дніпро". Представители самой "OAK" считают, что до 2030 г. потребность в таких самолетах составит 71 единицу. Однако до настоящего времени они не получили официального сообщения о сроках начала и объемах производства машин, хотя в апреле 2008 г., в ходе своего визита в Украину, тогдашний председатель правительства РФ В. Зубков заверял, что оно начнется уже в IV квартале того года. Можно предположить, что такая задержка имеет определенные основания, но открыто о них никто не говорит. Для Украины важно не упустить время: ведь мировые компании (как и российские) не стоят на месте, выжидая, пока появятся новые конкурентоспособные летательные аппараты от украинских предприятий, тогда как авиарынок крупногабаритных и нестандартных грузов ежегодно возрастает на 10-15%. Сегодня на этом рынке украинско-российскому СП "Ruslan International Ltd." принадлежит около трети перевозок.

Таким образом, завершая обзор ситуации в авиастроительной отрасли Украины, следует отметить, что существующие здесь проблемы кроются в самой системе определения приоритетов в развитии авиационной отрасли, которая недостаточно учитывает мировые тенденции; несовершенной системе определения перспективной потребности государства и других стран в самолетах определенных моделей; слабости менеджеров, которые должны обеспечивать реализацию спроса; слишком длительной подготовке к выпуску серийных моделей самолетов, которая иногда приводит к их моральному старению еще до начала выпуска; отсутствии в отрасли единого вертикально интегрированного комплекса; и т. п. В этих условиях разрозненные и временами недостаточно последовательные правительственные действия не могут коренным образом изменить ситуацию, даже если в государственном бюджете на финансирование авиационной отрасли ежегодно предусматриваются значительные денежные средства. Недостаточными темпами развиваются международная производственная и маркетинговая интеграция (определенные достижения отмечаются лишь относительно "Ан-74"), а также участие Украины в международных авиационных структурах, которое является первоосновой для обеспечения положительного имиджа нашей страны и утверждения ее как влиятельной европейской авиационной державы.

В таком контексте целесообразно подчеркнуть, что Указом Президента Украины от 27 июня 2008 г. № 597/2008 введено в действие решение СНБОУ от 30 мая 2008 г. "О состоянии выполнения Государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины на период до 2010 года и первоочередных задачах развития отечественного авиастроения ", в котором констатируется, что Кабинетом Министров Украины не обеспечено надлежащее выполнение этой программы, и в частности ее главной задачи - роста производства и продажи украинской авиационной техники. "За 2002-2007 годы указанная Государственная программа профинансирована из Государственного бюджета Украины лишь на 19,8 процента, отдельная бюджетная программа по государственной поддержке самолетостроения через механизм удешевления кредитов была введена лишь с 2007 года. Это привело к фактической остановке серийного производства самолетов, отставанию авиастроительной отрасли от мирового уровня в научно-исследовательской, проектной и производственной сферах, сокращению количества высококвалифицированных специалистов в этой отрасли". Признано необходимым осуществить безотлагательные меры по обеспечению подготовки и утверждению в установленном порядке Стратегии развития отечественной авиационной промышленности и гражданской авиационной техники на период до 2020 года, которая бы определила на долгосрочный период: политику в авиастроительной отрасли в отношении производства конкурентоспособной продукции с учетом присоединения Украины к ВТО; стратегические направления модернизации и развития производственного, конструкторского, научно-исследовательского и кадрового потенциалов авиастроительной отрасли; меры по ускорению инновационного развития этой отрасли, развитию высоких наукоемких технологий для повышения научно-технического потенциала авиационной промышленности; действия по заключению соответствующих соглашений о стратегическом партнерстве и обеспечении разноплановых прикладных научных исследований при участии иностранных партнеров; направления совершенствования организационно-управленческой системы и научно-проектной структуры кооперации. Поручено разработать и утвердить Государственную программу обновления парка отечественных авиакомпаний самолетами типа "Ан-140" и "Ан-148" на период до 2015 года и внедрить механизмы стимулирования украинских авиаперевозчиков к приобретению ими самолетов отечественного производства. Актуальность именно последнего предложения подтверждается следующим анализом.

Авиаперевозки

Ситуация в отечественном авиастроении непосредственно влияет на состояние и развитие авиационных перевозок в нашем государстве. Анализ подтверждает, что только за первые 10 лет самостоятельного развития Украины объемы грузовых авиаперевозок сократились в 8,3 раза, а пассажирских - в 12,5 раза (см. табл. 1). При этом пассажирооборот уменьшился с 16,1 млрд. ткм в 1990 г. до 1,7 млрд. в 2000 г., а доля этого вида транспорта в общем пассажирообороте страны упала с 7% до 1%. Такое падение до сих пор не исправлено, ведь в 2007 г. (по отношению к объемам 1990 г.) грузов самолетами перевезено только 53,8%, пассажиров - 33,9%, а доля этого вида транспорта в общем пассажирообороте страны составляет 6%. Однако в последние годы некоторое оживление в этом отношении все же наблюдается. В грузовых авиаперевозках, благодаря увеличению среднего расстояния транспортировки 1 т груза, грузооборот вырос с 0,1 млрд. ткм в 1990 г. до 0,4 млрд. в 2007 г., а доля авиационного транспорта в общем грузообороте страны достигает 0,1 %. Во внутренних грузоперевозках конкуренцию воздушному флоту составляют автомобильный транспорт и железная дорога. Вероятно, сдерживает авиаперевозки также состояние аэропортов, их взлетно-посадочных полос и аэронавигационного оборудования.

В силу этого в грузовых авиаперевозках наблюдается постепенное выравнивание среднего расстояния перемещения 1 т груза и расстояния ее перевозки в международном сообщении (если в 2000 г. эти показатели относились как 1:1,025, то в 2007 г. - как 1:1,003), что, по нашему убеждению, свидетельствует о постепенном исчезновении грузовых авиаперевозок внутри страны. При этом в пассажирских авиаперевозках отмечается такая же тенденция. В данном случае соответствующие показатели относились как 1:1,184 (в 2000 г.) и 1:1,172 (в 2007 г.). Кроме того, анализ свидетельствует о постепенном вытеснении отечественного воздушного флота из авиационных перевозок (то есть из использования воздушного пространства страны), а также о замещении его иностранными компаниями и самолетами (см. табл. 2). Как правило, иностранных перевозчиков отличают более совершенные техника и организация перевозок, благоприятные тарифы и некоторые нетарифные преимущества.

Таблица 1\*

Динамика перевозок грузов и пассажиров авиационным транспортом

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели | Годы |
| 1990 | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Перевозки грузов (млн. т) |
| Все виды транспорта................... | 6286 | 1529 | 1805 | 1873 | 1990 |
| Индекс к 1990 г. (%).................. | - | 24,3 | 28,7 | 29,8 | 31,7 |
| Авиационный............................... | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Индекс к 1990 г. (%).................. | - | 12 | 65,3 | 51,1 | 53,8 |
| Перевозки пассажиров |
| Все виды транспорта (млн. чел.) | 14977 | 7780 | 8200 | 8242 | 8214 |
| Индекс к 1990 г. (%).................. | - | 51,9 | 54,8 | 55,0 | 54,8 |
| Авиационный (тыс. чел.)............ | 14550 | 1164 | 3813 | 4351 | 4929 |
| Индекс к 1990 г. (%).................. | - | 8 | 26,2 | 29,9 | 33,9 |

\*Составлено и рассчитано по данным: Статистичний щорічник України за 1994 рік. К., "Техніка", 1995, с. 297, 303; Транспорті зв'язок України - 2007. К., 2008, с. 51, 110.

Таблица 2\*

Использование воздушного пространства Украины (тыс.)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | 2007 г. в % к 1995 г. |
| 1995 | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Выполнено полетов (всего) | 155,2 | 163,9 | 312,1 | 351,1 | 385,0 | 248,1 |
| самолетами Украины.......... | 68,6 | 47,3 | 76,6 | 83,2 | 92,7 | 135,1 |
| удельный вес (%)............ | 44,2 | 28,9 | 24,5 | 23,7 | 24,1 | -20,1 п.п. |
| иностранными самолетами | 86,6 | 116,6 | 235,5 | 267,9 | 292,3 | 337,5 |
| удельный вес (%)........... | 55,8 | 71,1 | 75,5 | 76,3 | 75,9 | +20,1 п.п. |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| транзитных........................ | 68,3 | 95,6 | 199,1 | 222,2 | 239,3 | 350,4 |
| самолетами Украины.......... | 3,1 | 0,2 | 0,8 | 1,0 | 1,4 | 45,2 |
| удельный вес (%)........... | 4,5 | 0,2 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | -3,9 п.п. |
| иностранными самолетами | 65,2 | 95,4 | 198,3 | 221,2 | 237,9 | 364,9 |
| удельный вес (%)............ | 95,5 | 99,8 | 99,6 | 99,5 | 99,4 | +3,9 п.п. |
| со взлетом или посадкой |  |  |  |  |  |  |
| на территории Украины... | 86,9 | 68,3 | 112,9 | 128,9 | 145,8 | 167,8 |
| самолетами Украины.......... | 65,5 | 47,1 | 75,8 | 82,2 | 91,3 | 139,4 |
| удельный вес (%)............ | 75,4 | 69,0 | 67,1 | 63,8 | 62,6 | -12,8 п.п. |
| иностранными самолетами | 21,4 | 21,2 | 37,1 | 46,7 | 54,5 | 254,7 |
| удельный вес (%)............ | 24,6 | 31,0 | 32,9 | 36,2 | 37,4 | +12,8 п.п. |

\* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України - 2007, с. 153.

Анализируя данные таблицы 2, следует учитывать, что в строке "самолетами Украины" отражены полеты, осуществленные не только на самолетах отечественного производства, но и на тех летательных аппаратах иностранного производства, которые принадлежат авиационным компаниям Украины. Парк отечественных машин, приспособленных к осуществлению региональных перевозок (прежде всего, "Ан-24" и "Як-40"), физически и морально устарел, характеризуется низкой экономической эффективностью, недостаточной комфортабельностью, малыми остатками ресурса эксплуатации, а также не полностью отвечает требованиям безопасности. Эксперты указывают, что, в соответствии с эксплуатационной директивой Госавиаадминистрации Украины № ЕД-01-07, эксплуатанты обязаны оборудовать все воздушные суда тремя обязательными системами (предупреждения о сближении с землей, предупреждения о столкновении и аварийных радиомаяков), каждая из которых стоит по 300—400 тыс. дол. Из-за высокой стоимости самолеты советского производства такими системами не оснащались. Как следствие, из 1037 самолетов, включенных в Государственный реестр Украины, лишь 479 имеют сертификат летной пригодности. Следовательно, большинство самолетов стоят на земле24. Проведенные учеными экспертные оценки эффективности пассажирских самолетов з зависимости от типа и года ввода в эксплуатацию каждого из них свидетельствуют, что среди отечественных ближнемагистральных воздушных судов лишь "Ан-140" и "Ан-148" достаточно конкурентоспособны, тогда как среди дальне-магистральных судов образцов отечественного производства вообще нет. Усугубляет ситуацию и тот факт, что страны ЕС и США вводят запрет на полеты над своей территорией самолетов устаревшего типа, что обусловливает необходимость постоянного обновления машинного парка и переоснащения предприятий авиатранспортной отрасли в целом.

В этом контексте целесообразно напомнить: еще 4 года назад Федеральное авиационное управление (ФАУ), входящее в структуру Министерства транспорта США, приняло решение о том, что Украина не придерживается стандартов авиационной безопасности, определенных ICAO, и наше государство было переведено из категории I (куда США зачисляют страны, соблюдающие эти стандарты) в категорию II (государств, их не соблюдающих). Главной причиной такого решения считается отсутствие в Украине мер по жесткому контролю за нарушителями норм безопасности полетов и нормы о применении к ним финансовых санкций. На практике это означает введение ограничений для единого украинского авиаперевозчика, осуществляющего регулярные пассажирские рейсы в США, — компании "АероСвіт", а также для "Авіаліній Антонова", перевозящих грузы между Украиной и США. Конечно, перевозчики из стран категории II, которые уже осуществляют рейсы в США, могут и в дальнейшем делать это под усиленным надзором ФАУ. Однако открытие новых рейсов в эту страну возможно лишь при условии использования самолетов американских перевозчиков или самолетов перевозчиков из стран категории I по так называемому соглашению "мокрого лизинга". Важно, чтобы все спорные вопросы со США были сняты как можно скорее, поскольку уже в 2010 г. наше государство должно присоединиться к "горизонтальному соглашению" по европейскому воздушному пространству. Поэтому целесообразно принять все законы, регулирующие авиатранспортную отрасль, ввести все авиационные правила, правила допуска к рынку перевозок и распространить их сначала на отечественных авиаперевозчиков (с тем, чтобы они смогли приспособиться к ним), а уже потом решить вопрос по открытому небу. Актуальность этого вопроса подтверждается еще и тем, что с 11 сентября 2007 г. авиакомпании "Украинско-Средиземноморские авиалинии" запрещено осуществлять перевозки в страны ЕС. В конце 2008 г. Европейская комиссия оставила в "черном списке" ненадежных авиаперевозчиков три украинские компании: "Ukraine Cargo Airways" (государственное предприятие Министерства обороны), "Ukraine Mediterranean Airlines" и "Volare Aviation" (по правилам, изменения в этот список вносятся каждые три месяца; в I квартале 2009 г. в него внесена еще одна украинская компания — "Мотор Січ").

Санкции, введенные со стороны США, могут также отрицательно сказаться на выполнении Украиной грузовых авиаперевозок в интересах НАТО (стоимость действующего контракта с Организацией по материально-техническому обеспечению НАТО (NAMSA) на предоставление до 2012 г. гарантированного доступа к стратегическим авиатранспортным мощностям Украины оценивается в 600 млн. евро). Поэтому не случайно в Концепции развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года относительно авиационного транспорта предусматриваются, прежде всего, принятие государственных целевых программ развития и обеспечения безопасной деятельности гражданской авиации Украины; завершение процесса отделения аэропортов от предприятий, осуществляющих авиационные перевозки, с дальнейшей передачей аэропортов (кроме Государственного международного аэропорта "Борисполь" и региональных аэропортов) в сферу управления облгосадминистраций; создание независимого органа по расследованию авиационных происшествий.

В этих условиях национальные авиакомпании оснащают (вынуждены оснащать) свой воздушный флот преимущественно самолетами иностранного производства. В частности, крупнейшая авиакомпания Украины (ежегодно перевозит свыше 1 млн. пассажиров) "АероСвіт", которая создана в 1994 г. в форме ЗАО (здесь действует смешанный - государственный и частный - капитал) и обслуживает крупнейшую маршрутную сеть в Украине в составе 60 международных линий (они связывают Украину с 29 государствами мира), имеет в своем распоряжении 13 иностранных воздушных судов, в том числе 11 среднемагистральных самолетов "Боинг-737" и 2 дальнемагистральных самолета "Боинг-767". В соответствии с соглашением, подписанным этой компанией с концерном "Boeing", до 2015 р. она расширит свой флот еще на 14 самолетов "Boeing-737 NG" ("новая генерация"). Кроме того, компания имеет намерения до 2011 г. приобрести еще 11 его самолетов в лизинг, которые заменят эксплуатируемые сегодня машины. Парк самолетов другой крупной авиакомпании "Міжнародні авіалінії України", которая основана в 1992 г., первой в СНГ получила сертификат IOSA и была внесена в международный реестр качества ІАТА, состоит из 15 машин исключительно типа "Боинг-737". Коммерческая сеть этой авиакомпании охватывает 70 стран мира, в которые еженедельно осуществляется 300 регулярных рейсов (из них 150 - в страны Европы). В планах компании - ежегодно дополнительно пополнять свой парк тремя аналогичными машинами. Оснащают свой воздушный флот самолетами иностранного производства также другие отечественные авиакомпании, и прежде всего - "Донбасаеро". Иначе говоря, осуществляется процесс так называемой "аэрофикации" наших территорий западными самолетами, поэтому уже в 2007 г. около половины авиаперевозок в Украине выполнены ими.

Между тем наблюдается дальнейшая концентрация отправлений и приема пассажиров (это касается как международных перевозок, так и перевозок во внутреннем сообщении) аэропортами Киева, а также Киевской и Донецкой областей, где работают названные авиакомпании. Сегодня доля аэропортов перечисленных регионов в пассажирских авиаперевозках составляет, соответственно, 35,6, 39,2 и 12,8% (вместе 87,6%, тогда как в 1995 г. она была на уровне лишь 58,2%). Оценивая сложившуюся ситуацию, следует учитывать: такая концентрация отрицательно влияет на возможности развития авиационной инфраструктуры в других регионах, вынуждает пассажиров ехать в столицу или в центр Донбасса для осуществления воздушных путешествий, усложняет решение проблем Евро-2012 по футболу. Конечно, подробный анализ ситуации, характеризующей развитие авиационной инфраструктуры каждого города Украины, требует отдельного рассмотрения по каждому из них и не вмещается в рамки нашей статьи, но обобщенные данные по Украине выглядят следующим образом.

В транспортной системе Украины авиационный транспорт не является ведущим. В 2007 г. среднесписочное количество его штатных работников составило 13,8 тыс. чел., или около 1,4% общей занятости на отечественном транспорте. Еще меньше доля этой отрасли в капитальных вложениях государства (см. табл. 3).

Таблица 3\*

Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности ''деятельность авиационного транспорта" за 2001-2007 гг. (млн. грн.)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | 2007 г. в % к 2001 г. |
| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Деятельность |  |  |  |  |  |  |  |  |
| транспорта |  |  |  |  |  |  |  |  |
| и связи............ | 7452,6 | 7004,2 | 10230,3 | 15015,3 | 16887,5 | 20328,5 | 31709,4 | 425,5 |
| Деятельность |  |  |  |  |  |  |  |  |
| авиационного |  |  |  |  |  |  |  | в8,8 раза |
| транспорта...... | 34,7 | 63,5 | 133,9 | 269,2 | 107,0 | 81,5 | 305,0 | больше |
| удельный |  |  |  |  |  |  |  |  |
| вес (%).......... | 0,47 | 0,91 | 1,31 | 1,79 | 0,63 | 0,40 | 0,96 | + 0,49 п.п. |

\* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України - 2007, с. 18.

За проанализированный семилетний период в авиационную отрасль вложено лишь 994,8 млн. грн., или 0,92% всех инвестиций в основной капитал вида экономической деятельности "транспорт и связь", что в 1,5 раза меньше доли занятых. По нашему мнению, это является одной из главных причин недостаточно активного развития авиационной отрасли и всех ее составляющих (включая аэропорты). Снижается роль отечественной авиации в развитии сферы транспортных услуг на международном рынке перевозок (см. табл. 4), ухудшается соотношение между экспортом услуг воздушного транспорта и их импортом (в 2000 г. оно составило 3,3:1, а в 2007 г. - 2,75:1), хотя абсолютные объемы экспортно-импортных операций с использованием воздушного флота возрастают достаточно заметными темпами.

Практически не заметна также роль авиационного транспорта в реализации экспортно-импортных грузопотоков через границы Украины в физическом измерении: в 2007 г. соответствующие объемы составили лишь 17,53 тыс. т (экспорт - 6,77 тыс., импорт - 9,48 тыс. и транзит - 1,28 тыс. т), или 0,003% всего внешнеэкономического грузопотока через границы Украины.

Анализ свидетельствует: как и большинство других видов транспорта, воздушный находится на стадии становления рыночных основ, что, прежде всего, связано со становлением частной и коммунальной форм собственности (в первую очередь, это касается транспортных средств и аэропортов). В 2006 г. практически все воздушные грузовые перевозки осуществлены частным транспортом; в пассажирских перевозках его доля составила 84,1%, самолетов коммунальной собственности - 11,4% и государственной - 4,5%. В пассажирообороте эти показатели еще выше: 91,6%, 7,2% и 1,2% (за 2007 г. соответствующие данные отсутствуют). Поэтому, по нашему мнению, целесообразно разработать долгосрочную программу государственно-частного сотрудничества в авиационной отрасли, где предусмотреть необходимое частное инвестирование производства (на базе всесторонней кооперации с предприятиями стран ЕС, США, Российской Федерации и других государств, где существует развитый потенциал авиастроения) отечественной авиатехники, которая бы отвечала международным стандартам по всем показателям безопасности и экологичности, для обеспечения потребностей в пассажирских и грузовых перевозках, модернизации аэропортов и др.

Таблица 4\*

Динамика экспорта и импорта услуг воздушного транспорта (млн. дол.)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | 2007 г. в % к 2000 г. |
| 2000 | 2002 | 2004 | 2006 | 2007 |
| Экспорт (в целом)....... | 218,8 | 265,8 | 458,1 | 722,7 | 919,6 | 420,3 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| пассажирский........... | 90,5 | 113,6 | 226,4 | 355,6 | 466,5 | 515,5 |
| грузовой................... | 45,5 | 58,3 | 84,8 | 126,2 | 159,8 | 351,2 |
| прочее....................... | 82,8 | 94,0 | 146,9 | 240,9 | 293,3 | 354,2 |
| Импорт (в целом)........ | 65,7 | 77,4 | 137,6 | 248,7 | 334,3 | 508,8 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| пассажирский........... | 23,7 | 27,7 | 32,7 | 63,9 | 84,4 | 356,1 |
| грузовой................... | 3,3 | 2,0 | 1,5 | 9,4 | 7,6 | 230,3 |
| прочее....................... | 39,6 | 47,8 | 103,4 | 175,4 | 242,3 | 611,9 |

\* Составлено и рассчитано по данным: Транспорт і зв'язок України — 2007, с. 43.

Выводы

Как известно, 5 марта 2008 г. распоряжением Кабинета Министров Украины № 506-р одобрена Концепция Государственной целевой программы развития аэропортов на период до 2020 года, которую, по решению СНБОУ от 16 мая 2008 г. "О предупреждении и нейтрализации угроз национальной безопасности, связанных с проблемами развития аэропортов Украины", Кабинету Министров Украины поручено доработать во время подготовки соответствующей программы (соответствующее решение СНБОУ введено в действие Указом Президента Украины от 26 июня 2008 г. № 591/2008).

К наиболее противоречивым постулатам указанной Концепции, по нашему мнению, следует отнести утверждение, будто для повышения эффективности контроля и управления, создания благоприятных условий для привлечения инвестиций и ускоренного развития аэропортов, предоставления государству реальных инструментов влияния на деятельность аэропортов необходимо возвратить их в государственную собственность и обеспечить дальнейшее финансирование с привлечением денежных средств государственного бюджета. Мы уверены, что государственное влияние на деятельность аэропортов может осуществляться и при частной собственности — через соответствующие законы, нормативно-правовые акты и т. д. Государственную форму собственности целесообразно сохранить на аэропорты, которые могут выполнять особые государственные функции. Стоит применять совместное государственно-частное финансирование на основании четкой программы развития каждого аэропорта. Этому должны предшествовать всеохватывающий анализ деятельности аэропортов с учетом их правовой принадлежности, технического состояния, воспроизводственного процесса, плана развития в соответствии с региональными экономическими программами и т. п., а также определение эффективности использования всех элементов инфраструктуры и действующих объектов. Учитывая большое значение аэропортов в социально-экономическом развитии регионов, считаем необходимым сохранить государственную собственность на земли их расположения, с выделением дополнительных резервных площадей для будущего расширения, если существует реальная база для увеличения пассажирских и грузовых перевозок. Негосударственным аэропортам землю следует предоставлять исключительно в аренду на установленный законодательством срок. Очень важно обеспечить публичное и профессиональное обсуждение проекта Государственной программы, чего, к сожалению, не было сделано в отношении одобренной Концепции.

Литература

1. Іщенко Г. Сімейство "Антонова" проти "Боїнгів" і "Аербасів". "Урядовий кур'єр" от 25 сентября 2008 г.
2. Менжуліна Л. Налітай, поспішай... "Голос України" от 21 июня 2008 г.
3. Косий М.,Добронравов В. Над Російською Самарою піднявся в небо наш Ан-140. "Голос України" от 13 августа 2005 г.
4. Федянин В. Ливийский пирог. "Зеркало недели" № 15, 2008.
5. Хазбиев А. Авиасалон для девушек. "Инвестгазета" № 29-30, 2005, с. 36-44.
6. Ан-148 - приклад міжнародної кооперації. "Голос України" от 8 ноября 2007 г.
7. http://www.metalica.kh.ua/subkontrakting.php).
8. Підписання контракту з Росією - прорив для України. "Урядовий кур'єр" от 23 августа 2007 г.
9. Сергеев Е. Доля Ан-148 в руках України. "Голос України" от 5 сентября 2007 г.
10. "Українські Новини" от 26 февраля 2007 г.
11. Овдієнко Н. Пересядемо з автівок у літаки. "Голос України" от 27 сентября 2008 г.
12. Указ Президента України «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"» від 27 червня 2008 р. № 597/2008
13. Распоряжением Кабинета Министров Украины от 27 декабря 2008 г. № 1656-р одобрена Стратегия развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года. "Офіційний вісник України" № 1, 2009, с. 77, ст. 19.
14. Прокопчук С. Конкуренція підвищить безпеку авіаційних перевезень. "Урядовий кур'єр" от 2 октября 2008 г.
15. Косарев О. Й., Рибак О. М. Безпека авіаційних перевезень та технічне переоснащення авіапідприємств. "Стратегічна панорама" № 2, 2008, с. 104—115.
16. Крок до європейських стандартів обслуговування та безпеки пасажирів. "Урядовий кур'єр" от 4 августа 2007 г.
17. Указом Президента Украины от 3 июля 1992 г. № 363/92 была утверждена Государственная программа развития авиационной промышленности Украины, а меры по его выполнению приняты Кабинетом Министров Украины в постановлениях от 17 августа 1992 г. № 477 и от 5 февраля 1994 г. № 53.
18. В постановлении "О мерах по реализации программ отечественного самолетостроения" от 29 февраля 1996 г. № 249 определены приоритетные проекты, направленные на удовлетворение государственных потребностей в авиационной технике и расширение экспортных возможностей нашей страны: создание и серийное производство военно-транспортного самолета "Ан-70"
19. Галаур С. Новий Аналіз Лівійською пропискою. "Урядовий кур'єр" от 9 декабря 2008 г.