



УДК 338.32.053.4

Шулепов В. М., Кривова С. Г.

АТ «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології». Україна, Київ

ПРАКТИКА ВИКОРИСТАННЯ ДЕРЖАВНИХ ПРЕФЕРЕНЦІЙ В АВІАБУДУВАННІ

Анотація

Розглянуто загальні тенденції розвитку світової авіаційної промисловості. Досліджені механізми державної підтримки авіаційних галузей у різних країнах світу. Означені проблеми та перспективи розвитку авіабудування в Україні. Визначені праводоступні види державних преференцій для українських авіабудівних підприємств.

Abstract

This paper reviews general trends of the world aircraft industry development. Some mechanisms of state support for the aircraft industry branches in several countries were investigated. This paper depicts problems and prospects for the aircraft industry in Ukraine. Eligible types of state preferences for Ukrainian aircraft industries were defined.

Розвиток наукомістких галузей виробництва в значній мірі залежить від підтримки з боку держави, зокрема застосування відповідних механізмів надання преференцій.

Авіаційна промисловість, як одна з найвисокотехнологічних, на протязі останніх десятиріч розвивається за законами глобалізації, що притаманні

Динаміка подальшого розвитку авіаційної галузі залежатиме в першу чергу від динаміки попиту на повітряні перевезення, що в свою чергу визначається економічним розвитком держав та відповідним рівнем їх ВВП.

Прогноз розвитку повітряних перевезень на найближче десятиріччя, підготовлений спеціалістами ІКАО, передбачає «найбільш вірогідне» щорічне зростання обсягів світових регулярних пасажирських перевезень на 4,6 %, а вантажних перевезень на 6,6 % (таблиця 1) [2].

У відповідності з прогнозованим попитом, за даними компаній Airbus та Boeing в період з 2006 по 2026 світовий ринок повітряних перевезень потребуватиме від 22 700 до 28 600 нових пасажирських та вантажних літаків [1].

Провідними виробниками авіаційної цивільної техніки прогнозовано залишатимуться компанії Airbus (ЄС), Boeing (США) — у сегменті магістральної авіації та Bombardier (Канада), Embraer (Бразилія), ATR (Франція-Італія) — у сегменті регіональної авіації. Фактичний розподіл обсягів продаж авіаційної техніки у 2011 році наведений на рис. 1 та рис. 2 [1].

Окрім виробників із зазначених країн, повномасштабний цикл розроблення, проектування, виробництва та підтримки в експлуатації авіаційної тех-

Таблиця 1

Прогноз ІКАО повітряних перевезень: весь світ (1985–2025 рр.)

Регулярні перевезення	Фактичні дані		Прогноз 2025 р.	Середньорічні темпи росту, %	
	1985 р.	2005 р.		1985–2005 рр.	2005–2025 рр.
Пасажиро-кілометри, млрд	1366	3720	9180	5,1	4,6
Вантажні тонно-кілометри, млн	39 813	142 579	510 000	6,6	6,6

сучасній світовій економіці. Це проявляється у інтеграції сил в авіабудуванні, злиттях і поглинаннях конкуруючих компаній, скороченні кількості незалежних компаній, утворенні могутніх угруповань, скороченні надлишкових виробничих потужностей [1]. Реорганізація та реструктуризація виробництв направлені на збільшення обсягів продаж, скорочення витрат на виробництво за рахунок раціональних змін у технології виготовлення авіаційної техніки, впровадження нових концепцій проектування та виробництва, підвищення продуктивності праці.

ніки мають Японія, Китай та Росія. Стан та перспективи розвитку авіаційної галузі Росії — нашого найбільш вагомого традиційного та перспективного партнера — впливатиме на розвиток авіаційної галузі України, яка пов'язана з російською стороною глибокими коопераційними зв'язками.

Наприкінці 80-х років близько 25 % цивільних літаків у світі будувалися в Радянському Союзі. У 2000 році авіаційними підприємствами Росії було побудовано лише 4 літаки, а у 2010 році — 7 літаків. Тим часом, у 2010 році компанія Airbus встановила

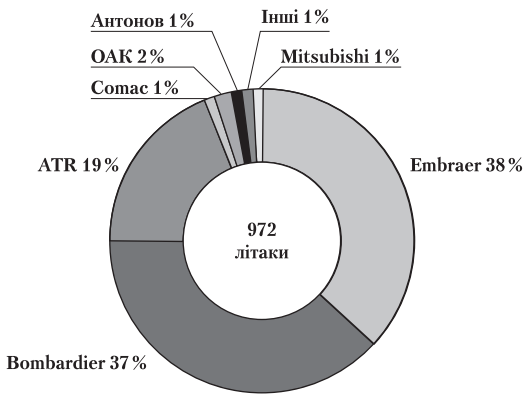


Рис. 1. Розподіл обсягів продаж провідних компаній авіаційної регіональної техніки у 2010 році

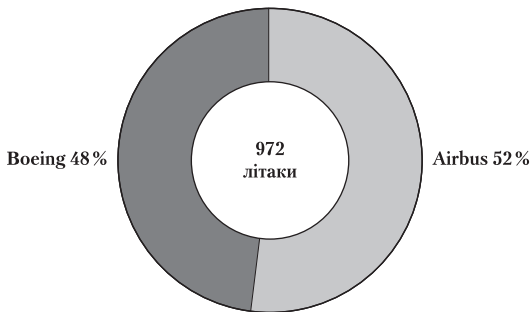
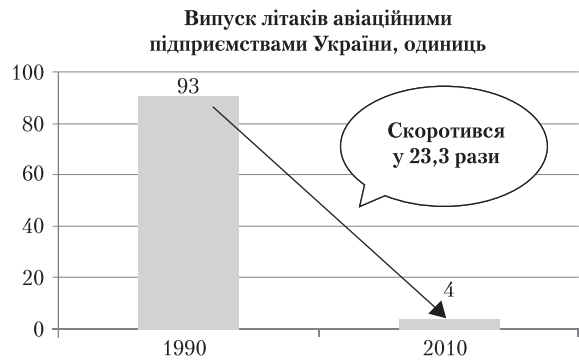


Рис. 2. Розподіл обсягів продаж провідних компаній авіаційної магістральної техніки у 2010 році

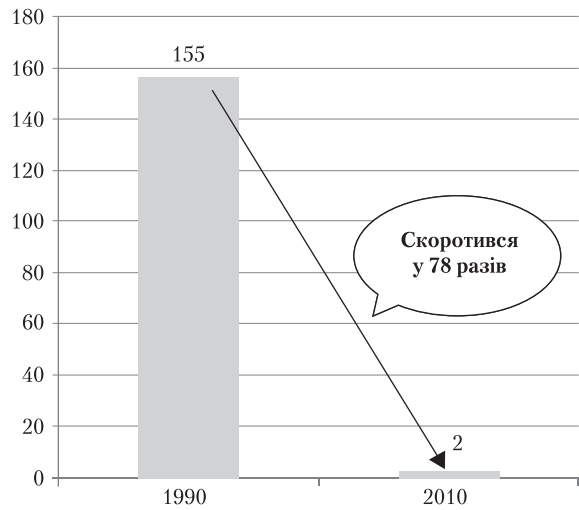
новий виробничий рекорд та передала замовникам 510 цивільних літаків, а компанія Boeing випустила 462 цивільних літаків. [3]. Зрозуміло, що порівняння обсягів виробництва авіабудівних компаній Росії та компаній-лідерів є некоректним, але досить показовим для розуміння реального стану та вибору перспективних конкурентно-підвласних ринків збуту. У найближчий період Росія може конкурувати на ринках збуту середньо-магістральних літаків з вищезгаданими бразильською компанією Embraer, канадською Bombardier, франко-італійською ATR а також виробниками Японії та Китаю.

Однією з головних передумов досягнення зазначеними компаніями лідерства у галузі авіаційної промисловості є наявність відпрацьованих і дієвих механізмів надання державних преференцій. Показовим прикладом послідовної державної підтримки авіабудування є Бразилія. Надання державних преференцій у вигляді кредитів, забезпечення пільгових ставок по кредитах дозволило за останні 20 років наростити обсяги продаж компанії Embraer з нуля до близько 240 літаків на рік та вивести компанію на лідируючі позиції на ринку виробництва регіональних літаків [4] (38 % від загального обсягу продаж регіональних літаків у 2010 р.). (Рис. 1).

У таблиці 2 наведено інформацію щодо видів державних преференцій, що застосовуються провідними авіаційними державами світу [5].



Обсяг виробленої продукції, млрд. грн.



Знос основних засобів, %

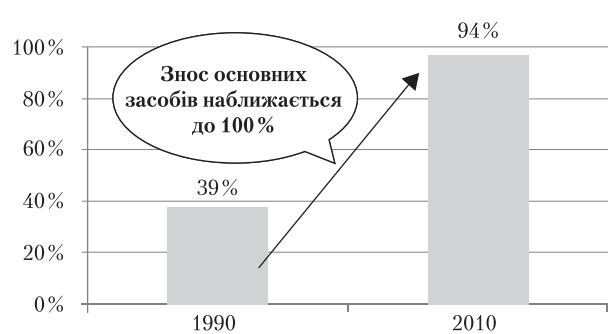


Рис. 3. Результати діяльності авіаційної промисловості (1990–2010 рр.)

Аналіз практик застосування інструментів державної підтримки авіабудування, апробованих провідними авіаційними державами, може бути вельми корисним для розвитку авіаційної промисловості в окремій країні.

Україна також входить до числа авіабудівних держав, при цьому авіаційна промисловість нашої країни спроможна здійснювати кінцеве складання пасажирських і транспортних літаків, двигунів до них,

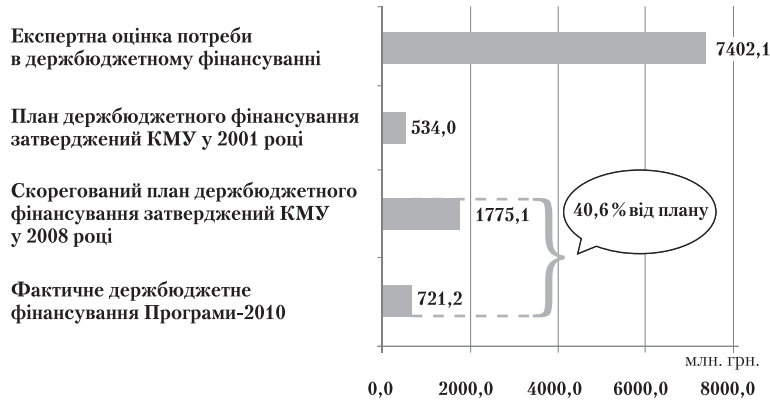


Рис. 4. Держбюджетне фінансування авіаційної промисловості України (1990–2010 рр.)

бортової та наземної радіоелектронної апаратури, авіаційних агрегатів.

Вітчизняна авіабудівна промисловість є однією з наукомістких галузей, яка переживає найкращі часи. Різне зниження обсягів виробництва, застаріла інфраструктура, дефіцит послідовної промислової політики призвели до критичного стану галузі. Випуск літаків авіаційними підприємствами України у період 1990–2010 рр. скоротився у 23,3 рази, обсяг продукції у грошовому вираженні скоротився у 78 разів, а знос основних засобів авіаційних підприємств у 2010 році досяг 94 % (Рис. 3).

Підтримка авіабудівної галузі за рахунок залучення приватного капіталу в організацію та фінансування виробництва є проблематичною з низки причин, зокрема:

- відсутність у національних бізнес-структур адекватних фінансових ресурсів, потреба в яких обчислюється мільярдами доларів;
- неможливість банків здійснювати довготривале кредитування НДіДКР і виробництва наукомісткої продукції під адекватні відсотки;
- існуючі ризики, що пов'язані з тривалими строками окупності (понад 10 років) масштабних наукомістких проектів [6].

Виходячи з наведеного вище, можна зробити висновки, що однією з головних передумов розвитку вітчизняного авіабудування є впровадження дієвих механізмів державної підтримки галузі.

На жаль, сьогодні не можна говорити про наявність системної державної промислової політики, а заходи з державного регулювання та фінансової підтримки авіабудування в Україні мають епізодичний характер.

Наприклад, обсяги державного фінансування авіабудівної промисловості, передбачені Державною комплексною програмою розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року, були виконані лише на 40,6 % від запланованих (рис. 4), що не сприяло переборенню кризових явищ.

В той же час, підприємства авіаційної галузі вклали власні кошти у виконання Програми-2010, що становили 108 % від запланованих обсягів.

Діюче в Україні нормативно-правове поле щодо надання державної підтримки підприємствам промисловості дає можливість реалізувати механізми такої підтримки щонайменше за п'ятьма напрямками:

1. Пряме фінансування

Передбачає пряме фінансування робіт з досліджень і розробок у галузі авіаційної техніки відповідно до кодів програмної класифікації видатків і кредитів державного бюджету. Досвід передових авіаційних держав світу свідчить, що такі роботи фінансуються з державного бюджету щонайменше на 50 % відсотків від їх загальної вартості.

Може застосовуватись в рамках «Концепції застосування програмно-цільового методу у бюджетному процесі», затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 вересня 2002 року № 538-р.

2. Державні гарантії

Передбачають надання державних гарантій щодо виконання боргових зобов'язань за запозиченнями суб'єктів господарювання державного сектору економіки, залученими для фінансування інвестиційних, інноваційних, інфраструктурних та інших проектів розвитку, які мають стратегічне значення та реалізація яких сприятиме розвитку економіки України, в тому числі імпортозамінних і експортоорієнтованих галузей, до яких і відноситься авіабудування.

Підставою має бути відповідний акт Кабінету Міністрів України.

3. Здешевлення кредитів

Передбачається надання фінансової підтримки суб'єктам інноваційної діяльності за рахунок коштів державного бюджету шляхом часткової компенсації відсоткової ставки за залученими ними у національній валюті для реалізації зареєстрованих інновацій-

Таблиця 2

Види державних преференцій для авіабудівної галузі в різних країнах світу

БРАЗИЛІЯ	
<ul style="list-style-type: none"> – державний кредит (профінансовано близько \$ 20 млрд.); – пільгові ставки по кредитах (3–3,5%) 	⇒ 
КАНАДА	
<ul style="list-style-type: none"> – страхування дебіторської заборгованості; – фінансування експортних операцій; – надання державних гарантій; – фінансування досліджень і розробок; – надання маркетингової підтримки 	⇒ 
США	
<ul style="list-style-type: none"> – субсидії з боку федеральних й місцевих влад (профінансовано \$ 24 млрд. за останні 20 років); – федеральні та місцеві податкові пільги (за 17 років компанія Boeing отримала пільг на суму більше \$ 7 млрд.) 	⇒ 
ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ	
<ul style="list-style-type: none"> – фінансування досліджень і розробок (наприклад, 10 % вартості і розроблення A-300 й 60 % розроблення A-330 та A-340); – страхування дебіторської заборгованості; – фінансування експортних операцій; – надання банківських гарантій 	⇒ 
КИТАЙ	
<ul style="list-style-type: none"> – пільгове кредитування виробників і закордонних споживачів; – надання міжнародних гарантій; – страхування експортних кредитів 	⇒ 
ЯПОНІЯ	
<ul style="list-style-type: none"> – надання кредитів; – страхування експортних операцій (у 2008 році на суму \$ 2 млрд.) 	⇒ 
РОСІЯ	
<ul style="list-style-type: none"> – компенсація витрат на обслуговування цільових кредитів; – компенсація витрат на придбання вітчизняних літаків на умовах лізингу або кредиту; – компенсація основної частини витрат на оплату відсотків за кредитами; – надання державних гарантій 	⇒ 



них проектів банківськими довгостроковими кредитами.

Підстава — «Порядок надання фінансової підтримки суб'єктам інноваційної діяльності за рахунок коштів державного бюджету шляхом здешевлення довгострокових кредитів», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2004 року № 1563.

4. Страхування ризиків

Є обов'язковим, оскільки питання щодо гарантій або інших зобов'язань стосовно забезпечення погашення заборгованості українських юридичних осіб за іноземними кредитами розглядаються в першочерговому порядку за наявності договору страхування відповідних кредитних ризиків держави.

Підстава — «Про впровадження механізму страхування експортних та кредитних ризиків», постанова Кабінету Міністрів України від 17 серпня 1998 року № 1280.

5. Сприяння лізинговим операціям

Механізм лізингу як комерційного кредиту для закупівлі устаткування та технологій в процесі технічного і технологічного переоснащення підприємств авіабудівної промисловості, збуту та експлуатації виготовленої авіаційної техніки, може застосовуватися на підставі Закону України «Про фінансовий лізинг» від 16 грудня 1997 року № 723/97.

Сьогодні Український науково-дослідний інститут авіаційної технології є одним з основних учасників розроблення Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2020 року.

В цій програмі, на відміну від попередньої програми, що діяла в період до 2010 року, передбачається врахувати можливість надання державних преференцій виконавцям програми і відповідним чином запропоновано розподіл таких преференцій за означеними механізмами.

Прийняття та ефективна реалізація цієї Програми сприятиме відновленню вітчизняного авіабудування та зменшить навантаження на державний бюджет.

Література

1. *Кривов Г. А., Матвиенко В. А., Щербак А. А., Щередина Т. Н.* Гражданское самолетостроение в начале XXI столетия. Деятельность ведущих мировых производителей. — К.: КИТ, 2008. — 168.
2. *Прогноз развития воздушного транспорта до 2025 года* (Циркуляр ІКАО 313). — www.aviadocs.net
3. *Время не ждет — оно работает против нас // Авиапанорама.* — 2011. — № 4.
4. *Авиационная промышленность РФ — итоги и планы. Часть 1.* — www.aviaport.ru
5. *Мировые практики господдержки авиационной промышленности.* — www.aex.ru
6. *Перспективы гражданского авиационного строительства России.* — www.memoid.ru
7. *Кривов Г. А., Шулепов В. Н.* Современные тенденции развития гражданского авиационного строительства // Доклад на XII Международной конференции «Прогрессивная техника и технология-2011». — июнь 2011, Севастополь.
8. *Государственная поддержка.* — www.army.lv.ru
9. *Перерваний* політ вітчизняного авіапрому. — www.ac-rada.gov.ua