

УДК 339.5:629.7

Горбачова О.М.*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національного авіаційного університету***Ковтуненко В.М.***асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національного авіаційного університету*

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

ANALYSIS OF EFFICIENCY OF ACTIVITY OF AIRCRAFT ENTERPRISES IN UKRAINE AT THE PRESENT STAGE

АНОТАЦІЯ

В статті розглянуто сучасні проблеми діяльності підприємств авіабудівної галузі України, наведено основні учасники ринку авіабудівництва України, результати їх фінансової діяльності. Визначено зміни в діяльності учасників ринку, з якими зіткнулись в результаті складних стосунків зі східною сусідньою державою. Важливим є на даному етапі найшвидший пошук рішень для підтримання галузі в цілому, так як авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України.

Ключові слова: галузь, ефективність, криза, чистий прибуток, рентабельність, авіабудування.

АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются современные проблемы деятельности предприятий авиастроительной отрасли Украины, указаны основные участники рынка авиастроения Украины, результаты их финансовой деятельности. Определены изменения в деятельности участников рынка, с которыми столкнулись в результате сложных отношений с восточным соседним государством. Важным на данном этапе есть быстрый поиск решений для поддержания отрасли в целом, так как авиационная отрасль относится к базовым, стратегически важным секторам экономики Украины.

Ключевые слова: отрасль, эффективность, кризис, чистая прибыль, рентабельность, авиастроение.

ANNOTATION

This article discusses the current problems of activity of aircraft enterprises in Ukraine, specifies the major participants of aircraft construction market in Ukraine and the results of their financial activities. The changes in the activities of market participants they encountered as a result of difficult relations with eastern neighbour state are determined. The fastest search for solutions to support the industry as a whole is important at this stage, because the aviation industry refers to basic, strategic sectors of Ukraine.

Keywords: industry, efficiency, crisis, net profit, margin, aircraft construction.

Постановка проблеми. Україні залишилась потужна авіаційна галузь, яка будувала за часів СРСР до 250 літаків (Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-124, Ту-134, Ан-72, Ан-74 та їх модифікації) щорічно. Та у 2014 р. мало місце значне скорочення основних показників роботи підприємств авіаційної галузі в загальному та авіабудівної в тому числі. Серед основних чинників, які призвели до нинішнього стану галузі – сьогоднішня військово-політична ситуація в державі та пов'язане з цим у цілому погіршення загального стану сучасної економічної кон'юнктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Останнім часом у зв'язку з тяжким економічним станом держави та більшості галузей все частіше виникають питання щодо ефективності діяльності авіабудівної галузі. Авіаційна галузь є стратегічно важливою та займає пріоритетне місце у розвитку народногосподарського комплексу країни. Україна, незважаючи на економічні труднощі, здатна розробляти та складати конкурентоспроможну на світовому ринку авіаційну техніку, використовуючи потенціал, накопичений за часів Радянського Союзу, та сучасні розробки.

Аналіз фахової літератури засвідчує, що в численних монографіях, науково-методичних розробках досліджується проблематика розвитку авіабудівної промисловості України. Серед них можна виділити таких вчених-економістів, як Г.О. Власенко, В.В. Прохорова, Б.М. Андрушків, В.О. Василенко, Є.А. Уткін, А.І. Вовнянко, О. Чорноротов та ін.

Виділення не вирішених раніше частин.

Галузь авіабудування України потенційно могла б стати сектором, у якому можливо суттєво збільшити інноваційну складову у виробництві. Авіаційна галузь належить до стратегічно важливих секторів економіки. Україна входить до числа дев'яти країн світу, що мають власне виробництво літаків повного циклу. Важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлено значною ємністю світового ринку та необхідністю оновлення авіапарків.

У аналітичному огляді авіабудівної галузі України за дев'ять місяців 2014 р., окрім детальної картини її поточного стану та характеристики основних гравців, значну увагу приділено розгляду актуальних проблем авіабудування в Україні та шляхів їх вирішення.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Розглянути основних гравців ринку авіабудування України, визначити основні проблеми галузі та навести можливі варіанти для їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні авіаційна промисловість залишається

стратегічно важливою для України та є однією з базових галузей економіки.

Авіабудування – це галузь машинобудування, яка постійно розвивається відповідно до загальних тенденцій розвитку підприємств промисловості України. Важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлена значною ємністю світового ринку та необхідністю оновлення авіапарку.

Авіаційна промисловість України нараховує 39 підприємств, конструкторських бюро, наукових установ та організацій різних форм власності та призначення, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробувати, серійно виготовляти літальні апарати із замкнутим циклом, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки, готувати персонал для роботи в авіаційній промисловості, де на теперішній час працюють понад 60 тис. осіб. Розвиток авіаційної галузі має важливе соціальне значення для економіки нашої країни (розвиток суміжних галузей, інфраструктури, збільшення робочих місць і т. д.).

Основною вітчизняною компанією, яка має потужності з повноцінного виробництва літаків, є Державний авіабудівний концерн «Антонов», який створений на базі: київського заводу «Авіант»; Харківського державного авіаційного виробничого підприємства; ДП «Завод 410 цивільної авіації». Крім вищезазначених підприємств, в Україні сьогодні функціонує ряд компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі, надають сервісні, ремонтні послуги техніки тощо (табл. 1) [1].

Номенклатура продукції, яка може бути виготовлена літакобудівним комплексом України, різноманітна. Україна входить до сімки країн, що мають повний цикл виробництва авіатехніки – від проектування до виробництва літаків та двигунів.

Аналіз розвитку авіабудівної галузі за останні роки свідчить, що вона виявилась нездатною протистояти світовій фінансово-економічній кризі та кризі в Україні насамперед. Фінансові наслідки кризи для вітчизняних авіабудівних підприємств проявляються в зростанні боргів та нездатності здійснювати фінансове забезпечення виробничо-господарської діяльності, зменшенні обсягів продажів тощо. Криза призвела до збільшення кількості фінансово неспроможних підприємств у галузі, що пояснюється не лише об'єктивними причинами, а й нездатністю керівництва здійснювати ефективне управління підприємством, своєчасно виявляти проблеми та вживати необхідних заходів для усунення загрозливих впливів з боку зовнішнього середовища.

Враховуючи нинішні взаємовідносини з Росією, головним гравцем авіабудівної галузі необхідно вносити суттєві зміни в процес виробництва на різних етапах. Проте позитив ситуації в тому, що вона спонукає наших виробників повернутися до сучасного ринку, наповненого більш високотехнологічними й надійними системами, які дозволять підвищити рівень наших літаків.

Так, на державному підприємстві «Антонов» авіоніку цілком реалістично закуповувати в США та Європі замість Росії. З-поміж потенційних партнерів української авіабудівної галузі

Таблиця 1

Українські підприємства авіабудівної галузі

Назва підприємства	Вид діяльності
ТОВ «ХЕЛІТРЕЙНІНГ УКРАЇНА»	Розробка та виробництво сучасних тренажерних систем для вертолітної авіації
ТОВ «Алан-Компані ЛТД»	Розробка та виготовлення елементів меблевого обладнання для будь-яких типів повітряних суден
ТОВ КБ «Вертикаль»	Розробка вертольотів
Луцький ремонтний завод «МОТОР»	Ремонт авіаційних турбореактивних двигунів для сучасних бойових літаків
ЗАТ «Завод Ремсчетмаш»	Виробництво надлегких літаків, супутньої продукції
Компанія «UAvia»	Розробка та виробництво багатоцільових типів безпілотних літаючих апаратів
Компанія «ЛугаПРОП»	Виробництво повітряних гвинтів
ТОВ «Авіа-Про»	Виробництво легких композитних високопланів
СТ SW. Чугувський авіаційний ремонтний завод	Ремонт авіаційної техніки, ремонт авіаційних двигунів
АТ «Мотор Січ»	Одне з провідних підприємств України та світу з виробництва двигунів для авіаційної техніки
Авіаційна фірма «Лілієнталь»	Виробник надлегких літальних апаратів
Підприємство «АЕРОПРАКТ»	Розробка та серійне виробництво надлегких літаків
Компанія «Аерокоптер»	Проектування та складання вертольотів
Компанія «ТММ-Авіа»	Розробка та серійне виробництво надлегких літаків
ТОВ «Аерос»	Виробництво дельтапланів, планерів
ПФ «Секрет-Сервіс»	Виробництво спортивних пілотажних літаків

на Заході експерти називають французьку компанію Airbus, американську Boeing, бразильську Embraer. Щодо модернізації літака Ан-124 «Руслан», то й тут Україна вже працює із західними партнерами. В СРСР серійне виробництво «Русланів» здійснювалося на підприємстві «Авіастар-СП» у російському Ульяновську.

Таким чином, з одного боку, Україна отримує шанси налагодити кооперацію з європейськими та американськими компаніями в сфері будівництва літаків, а з іншого, вона зможе відстояти своє місце на ринках продажу та експлуатації власної авіапродукції. Останні здебільшого знаходяться в Африці.

За підсумками роботи минулого 2014 р. ДП «Антонов» випустило лише два літака – Ан-158, замовником якого була авіакомпанія Cubana, що тепер має п'ять повітряних суден цієї моделі. Однією з причин повільних темпів випуску літаків є недопостачання комплектів шасі дніпропетровським заводом «Південмаш». На етапі кінцевого складання на заводі «Антонов» у Києві знаходиться чотири Ан-148 та Ан-158. У цехах попереднього складання на різних етапах ще шість літаків цього сімейства. Варто зазначити, що «Антонов» планував зібрати в 2014 р. 12 літаків сімейства Ан-148/158 [3], тобто план виробництва було виконано лише на 17%.

Відомо, що метою діяльності будь-якого підприємства є максимізація прибутку. Тому одним із основних абсолютних показників ефективності діяльності підприємств є рівень чистого прибутку та темпи його зростання (скорочення). Розглянемо динаміку цього показника двох не останніх гравців авіабудівної галузі України – державного підприємства «Антонов» та публічного акціонерного товариства «Мотор Січ» за дев'ять місяців 2014 р. (табл. 2) [2; 4].

Одним з найбільших підприємств у світі з випуску авіаційних двигунів для літаків та вертольотів, а також промислових газотурбінних установок є «Мотор Січ». Випускає авіаційні двигуни та газотурбінні установки, які є конкурентними на світовому ринку. Продукція підприємства експлуатується на літаках та вертольотах різного призначення в понад 120 країнах світу.

Чистий прибуток державного підприємства «Антонов» за січень–вересень 2014 р. склав 29 млн. 095 тис. грн.

При цьому за відповідний період 2013 р. цей показник склав 94 млн. 302 тис. грн. Таким чином, чистий прибуток підприємства за дев'ять місяців 2014 р. скоротився в 3,24 рази.

Чистий дохід «Антонова» від реалізації продукції за звітний період склав 2 млрд. 408 млн. 106 тис. грн. проти 2 млрд. 282 млн. 464 тис. грн. роком раніше, валовий прибуток – 331 млн. 459 тис. грн. проти 464 млн. 939 тис. грн. за дев'ять місяців 2013 р.

Рентабельність реалізованої продукції, як один із показників аналізу ефективності діяльності підприємства, визначається як відношення чистого прибутку до суми чистої виручки від реалізації продукції. Показує, скільки гривень (копійок) чистого прибутку при падає на 1 грн. чистої виручки. Може визначатись як у відсотках, так та у коефіцієнті. Чим вищим є значення показника, тим краще. Рентабельність по першому підприємству має негативну динаміку, тобто якщо у 2013 р. на 1 грн. чистого прибутку припадало 0,0413 грн. чистого прибутку, то у 2014 р. – лише 0,0121 грн.

Чистий прибуток ПАТ «Мотор Січ» за січень–вересень 2014 р. склав 1 млрд. 533 млн. 697 тис. грн. Про це йдеться в повідомленні підприємства в системі розкриття інформації Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку (НКЦПФР).

При цьому за відповідний період 2013 р. цей показник склав 991 млн. 625 тис. грн. Таким чином, чистий прибуток підприємства за дев'ять місяців 2014 р. зросла в 1,55 рази.

Чистий прибуток «Мотор Січ» від реалізації продукції за звітний період склав 7 млрд. 263 млн. 541 тис. грн. проти 5 млрд. 917 млн. 705 тис. грн. роком раніше, валовий прибуток – 3 млрд. 861 млн. 040 тис. грн. проти 2 млрд. 507 млн. 438 тис. грн. за дев'ять місяців 2013 р.

У цілому по галузі важко говорити про ефективність та рентабельність літакобудування в Україні. Для того щоб налагодити нормальний виробничий, фінансовий та операційний цикли, знизити витрати на виробництво одиниці про-

Таблиця 2
Динаміка чистого прибутку основних учасників ринку авіабудування України за дев'ять місяців 2013 та 2014 рр.

Показники	9 місяців 2013 р.	9 місяців 2014 р.	Абсолютне відхилення	Темп приросту, %
ДП «Антонов»				
Чистий прибуток, тис. грн.	94302	29095	-65207	-69,15
Чиста виручка від реалізації, тис. грн.	2282464	2408106	125642	5,50
Рентабельність реалізації, %	4,13	1,21	-2,92	-70,76
ПАТ «Мотор Січ»				
Чистий прибуток, тис. грн.	991625	1533697	542072	54,67
Чиста виручка від реалізації, тис. грн.	5917705	7263541	1345836	22,74
Рентабельність реалізації, %	16,76	21,12	4,36	26,01

дукції, за оцінками фахівців, української галузі потрібно виробляти не менше 20 літаків на рік (на першому етапі відновлення авіабудування), тоді як у період з 2002 по 2013 р. в Україні щорічне виробництво літаків становило лише 3-7 одиниць. Також важко говорити та про конкурентоздатність продукції. Світові лідери галузі спроможні передавати замовникам від 350 до 500 одиниць готової продукції на рік. Вітчизняна літакобудівна галузь довгий час залишається у системному кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалів, зростає науково-технологічна відсталість від розвинених держав. Для підприємств галузі характерним є високий рівень зношеності основних фондів (більше 70%), дефіцит молодого покоління кваліфікованих кадрів, відсутність механізму державної підтримки, а також системи стимулювання продажів виробленої продукції як на внутрішньому, так та на зовнішніх ринках.

Отже, авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, а НДДКР із створення нової авіаційної техніки включено до категорії критичних технологій. У свій час радянська авіабудівна галузь формувалась у складі проектно-конструкторських бюро з розробки документації та технології виробництва літаків, вертольотів та двигунів до них, а також відповідних заводів з їх дослідних та серійних випусків, які працювали на кінцевий результат. Ліквідація СРСР з наступним формуванням нових держав призвела до руйнування встановлених коопераційних відносин у промисловості. Щодо сучасної ситуації: у вітчизняному авіабудуванні проектні та виробничі потужності не працюють на кінцевий результат. Не досягнуто необхідної прозорості в економічній та фінансовій діяльності державних підприємств авіаційної галузі. Досі не впроваджено світову практику державно-приватного співробітництва, що продемонструвала ефективно підтвердження у розвинутих країнах світу. Таким чином, літакобудування України на сьогодні, особливо з огляду на сучасні вимоги до параметрів економічності, надійності та екологічності авіаційної техніки (наприклад, основні вимоги сучасного авіабудування до 2020 р.: -20% споживання палива, більше 50% ваги – композиційні матеріали тощо), принципово нового запропонувати вітчизняним та іноземним авіакомпаніям з власного серійного виробництва не може. У кращому випадку, об'єднання підприємств у ДК «Антонов» сприятиме пріоритетному фінансуванню державою, але не виробництва літаків, а розробці нових проектів без доведення до серійного випуску. Приєднання України до СОТ також несе в собі додаткову загрозу вітчизняному авіабудуванню, якщо відкривається безмитний доступ на ринок для всіх типів іноземних літаків (і навіть тих,

які були в експлуатації) для здійснення міжнародних польотів. Сумним є той факт, що за період з 2005 по 2014 р. не було випущено жодного нового типу літака та за останній час скорочуються обсяги виробництва раніше розроблених літаків.

Основними проблемами української авіабудівної галузі є:

- неефективна система визначення пріоритетів у розвитку авіаційної галузі (недостатнє врахування кращого світового досвіду);
- недостатньо чітка система визначення перспективної потреби держави та інших країн у літаках певних моделей;
- нерозвинена система стимулювання попиту та продажів на українську продукцію;
- занадто тривала підготовка до серійного випуску моделей літаків, яка може призвести навіть до їх морального старіння ще до початку випуску;
- фактична відсутність у галузі єдиного вертикально інтегрованого ефективно працюючого комплексу і т. д.

Висновки. Галузь авіабудівництва України належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, яка зараз переживає не найкращі часи, як і вся економіка країни в цілому.

В цілому, і на світовому ринку цивільного авіабудування боротьба загострюється. Для подолання нинішнього стану перш за все необхідне закінчення військового конфлікту нашої держави з Росією та постановка чіткої стратегії розвитку, а саме: удосконалення системи наукового забезпечення авіаційної промисловості, у тому числі утворення ряду галузевих науково-дослідних установ; забезпечення формування державного замовлення на підготовку спеціалістів з вищою освітою за напрямками авіабудування, авіадвигунобудування, авіаприладобудування, створення та забезпечення функціонування за участю держави ефективної системи продажу авіаційної техніки у лізинг тощо.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Крылья – авиация в Украине : Офіційний веб-сайт компанії Boeing [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.wing.com.ua. – Назва з домашньої сторінки Інтернету .
2. Богуслаев В. Чистий прибуток «Мотор Січ» за 9 місяців 2014 р. виріс в 1,5 рази – до 1,5 млрд. грн. / В. Богуслаев // Новини України. Економіка. – 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rbc.ua/24.10.2014>.
3. Богуслаев В. Чистий прибуток ДП «Антонов» за 9 місяців 2014 р. впав в 3,2 рази – до 29 млн. грн. / В. Богуслаев // Новини України. Економіка. – 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rbc.ua/24.10.2014>.
4. Денков Д. ДП «Антонов» підбив підсумки 2014 року: всього лише два нові літаки / Д. Денков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.finance.ua/>, 31.01.2015.