

*М.Д. Туз, к.т.н., О.Ю. Суворцев, Д.В. Склярський  
(Національний авіаційний університет, Україна)*

## **Авіабудування в Україні: стан, тенденції, перспективи**

*Дана стаття — це точка зору авторів-авіаторів на реальний стан речей в авіабудуванні України станом на квітень 2021 року з урахуванням економічних, технологічних, політичних та геополітичних факторів.*

### **Вступ**

Ситуація у сфері виробництва літаків в Україні на квітень 2021 р. має стійку тенденцію до погіршення стану, і якщо основне державне авіабудівне підприємство «Антонов» втратить здатність проєктувати й будувати сучасні конкурентоздатні зразки авіаційної техніки, це може означати зникнення «центру кристалізації» для високотехнологічних машино-/приладобудівних підприємств, що мають відношення до авіації. Це призведе до втрати державою стратегічної галузі в цілому. Проте на сьогодні є вікно можливостей, що дозволить не лише зберегти, а й підняти авіабудування на новий для України рівень.

### **Що відбувається?**

Станом на сьогодні реальних контрактів на вітчизняні літаки для іноземних замовників ДП «Антонов» не має, і й найближчим часом укладання контрактів не передбачається. Анонсована в грудні 2020 року керівництвом ДП «Антонов» програма по виробництву трьох літаків Ан-178 на замовлення Повітряних сил України — в кращому випадку, тимчасове поліпшення «хронічної хвороби». Своєю чергою такі низькі показники кількості вироблення літаків марки «Антонов» на рік не дозволяють підприємству залишатися на рівні рентабельності, що становить мінімум 5 одиниць на рік. При таких умовах підприємству важко втримати фахівців і кваліфікованих робітників, придбати нове обладнання, провести модернізацію виробництва.

Для розробки новітніх зразків авіаційної техніки, що будуть відповідати сучасним вимогам ринку, потрібні не лише значні інвестиції, технологічна й інтелектуальна база, а й створення внутрішніх сприятливих умов, стратегічна підтримка зі сторони держави та геополітичні обставини.

Отже, постають питання: «як це правильно зробити?» і «з чого потрібно починати?».

По-перше: слід усвідомити основні чинники, що стали причинами занепаду українського авіабудування. Серед таких можна відмітити:

- Малоефективна модель взаємодії «державо-підприємство-замовник»;
- Втрата значних ринків збуту продукції;
- Критична ситуація з кадровим забезпеченням;
- Досі не реалізована на належному рівні програма імпортозаміщення;
- Загальне технологічне відставання;
- Відсутність прозорих умов інвестування з приватного сектора.

По-друге: потрібно зрозуміти, що Україна не здатна своїми силами вийти з кризової ситуації в авіабудівельній галузі, і обов'язково має на найвищому рівні залучати для цього іноземних партнерів.

### **У якому напрямку потрібно рухатися?**

Структурні й кадрові зміни не дадуть принципових результатів, якщо не буде налагоджене стратегічне партнерство у сфері виробництва авіаційної техніки з технологічно розвинутою країною, що має успішний досвід реалізації власних програм у сфері авіабудування, має спільні з Україною геополітичні інтереси, а також має достатній фінансовий потенціал для інвестування в галузь.

Слід також розуміти, що заміною некомпетентних профільних чиновників на закордонних спеціалістів проблему не вирішити. Державі потрібно вивчити світовий досвід і впровадити принципово нові схеми взаємодії між суб'єктами в галузі, що дозволить отримати підприємствам достатню автономність і гнучкість у прийнятті рішень без необхідності узгоджувати свої дії з «верхом», яким наразі є державний концерн «Укроборонпром» й іншими установами.

Також, слід, повернути довіри інвесторів до держави Україна, як до гаранта виконання міжнародних зобов'язань через зрозумілу нормативну базу і гарантії з боку держави, створивши таким чином сприятливий інвестиційний клімат.

Проте, як показала практика створення літака Sukhoi Superjet, наявність інвестицій і підтримка зі сторони держави не є запорукою успіху. Нецільовий розподіл фінансування (створенням корупційних схем), стратегічні й тактичні управлінські помилки, безвідповідальний підхід працівників різних рівнів до виконання своїх службових обов'язків (як це досить часто буває на державних підприємствах) не дозволяє ефективно реалізовувати авіаційні проєкти.

### **З якою країною слід налагодити стратегічне партнерство в авіабудуванні?**

Під критерії вибору стратегічного технологічного партнера з огляду на геополітичні інтереси та перспективи фінансування підходять лише Сполучені Штати Америки. Отже, для виходу з кризи авіабудівної галузі України, перш за все потрібно налагодити стратегічне партнерство по реалізації спільних з США проєктів.

Чому саме зі Сполученими Штатами? Це єдина країна, що має своїми резидентами всі підприємства, що виготовляють повний спектр виробів необхідних для виготовлення (імпортозаміщення) і модернізації літаків сімейства «Антонов». Крім того, США зацікавлені в розширенні ринків збуту авіаційної техніки, і співпраця з Україною зміцнить позиції Америки на ринках Європи.

Співпраця з Україною не суперечить геополітичній позиції США і стратегічним інтересам України, а навпаки є вигідною для кожної зі сторін. Для України така співпраця пришвидшить інтеграцію в міжнародний науково-технологічний простір.

### **Які проєкти можуть цікавими для США?**

Так, як Сполучені Штати активно освоюють космічний простір і мають достатньо багато космічних програм (як на стадії реалізації, так і на стадії перспективного дослідження), то логічно допустити, що для країни будуть цікаві системи для повітряного старту ракет під програми NASA/SpaceX.

Також, для США буде цікаво поставляти авіаційні двигуни, агрегати, авіоніку та матеріали для виробництва літаків марки «Антонов», а також, виробництво важких транспортних безпілотних літальних апаратів, тощо.

### **Що може запропонувати Україна?**

Доцільно розпочати співпрацю між Україною і США з реалізації проєкт, який буде робитися не з «чистого аркуша» і займе занадто багато часу, а з «заготовки», яка ексклюзивно є лише в Україні. Таким проєктом може стати транспортний літак, який можна побудувати на базі вже готового планера Ан-225 «Мрія» (наразі знаходиться на консервації). Спільними зусиллями сторін провести глибоку модернізацію «Мрії» і модифікувати Ан-225 під задачі повітряного запуску ракет, перевезення великогабаритних та великовагових вантажів. ДП «Антонов» має авторське право на виробництво літака Ан-225 (на відміну від Ан-124 «Руслан», що вже понад десять років належить російському АО «Авіастар-СП»).

Слід зазначити, що фірма «Антонов» має науково-технічний доробок й унікальний досвід проєктування, побудови та експлуатації таких вузькоспеціалізованих систем. Крім того, на сьогодні не існує літака, що є більш придатний для виконання таких задач.

### **Чому не можна обійтися без іноземних стратегічних партнерів?**

В сучасних глобальних економічних умовах для створення конкурентоздатної продукції неможливо обійтися без міжнародної кооперації зі стратегічними партнерами. У світі наразі так працюють переважна більшість виробників авіаційної техніки як цивільного, так й військового призначення.

Такі компанії, як Boeing та Airbus для створення основних елементів планера залучають іноземних підрядників. Наприклад, крило для новітнього Boeing 787 Dreamliner виробляють у Японії, елементи фюзеляжу військово-транспортного Airbus A400M виробляє Туреччина. Сьогодні агрегати, вузли та цілі системи створюються у тісній кооперації з іноземними партнерами.

### **Висновки**

- Авіабудівна галузь України знаходиться в критичному стані зі стійкою тенденцією до припинення свого існування у найближчі три-п'ять років;
- Врятувати авіабудівельну галузь своїми силами Україна не зможе необхідно залучати інвесторів з приватного сектору та іноземних партнерів;
- Офіційним стратегічним партнером України є Сполучені Штати Америки, і співпраця в авіабудівельній галузі не призведе до конфлікту інтересів, а навпаки

є вигідною в геополітичному, економічному і технологічному плані. І така співпраця піде на користь вітчизняному авіабудуванню;

- Найкращим проектом для старту співпраці з США є створення «літаючого стартового майданчика» на базі модернізованої й оснащеної компонентами західного виробництва версії літака Ан-225 «Мрія».

### **Список літератури**

1. <https://ua.usembassy.gov/uk/our-relationship-uk/u-s-ukraine-charter-strategic-partnership-uk>;
2. <https://www.nasa.gov/press-release/nasa-television-to-air-space-station-cargo-ship-launch-docking-2>;
3. <https://www.northropgrumman.com/space/pegasus-rocket>;
4. <https://www.antonov.com/en/article/dp-antonov-otrimav-derzhavne-zamovlennya-na-tri-litaki-an-178-dlya-ministerstva-oboroni>.