

[Der ukrainische Staat stützt die einheimische Flugzeugindustrie](#)

23.04.2009

Das Ministerkabinett hat gestern eine präzedenzlose Entscheidung zur Unterstützung der Flugzeugbaubranche gefällt. Für die Bedürfnisse der Flugzeugbauer werden 3,46 Mrd. Hrywnja (ca. 330 Mio. €) bereitgestellt. Experten gehen davon aus, dass dies eine Belebung der Branche befördert, die aufgrund von Schulden und fehlenden Krediten praktisch blockiert war. Doch langfristig kann ihr nur eine Privatisierung helfen.

Das Ministerkabinett hat gestern eine präzedenzlose Entscheidung zur Unterstützung der Flugzeugbaubranche gefällt. Für die Bedürfnisse der Flugzeugbauer werden 3,46 Mrd. Hrywnja (ca. 330 Mio. €) bereitgestellt. Experten gehen davon aus, dass dies eine Belebung der Branche befördert, die aufgrund von Schulden und fehlenden Krediten praktisch blockiert war. Doch langfristig kann ihr nur eine Privatisierung helfen.

Das Ministerkabinett entschied sich der Flugzeugbranche 3,46 Mrd. Hrywnja (ca. 330 Mio. €) zuzuweisen. "Dies erlaubt es, die ukrainische Flugzeugbranche wiederzubeleben und eine Finanzierung der Produktionsarbeiten der Unternehmen zu gewährleisten", erklärte der Minister für Industriepolitik, Wladimir Nowizkij. Erinnern wir daran, dass aufgrund des Defizits an Umlaufmitteln die Lieferungen von Flugzeugen nach Libyen, Laos, Ägypten und in den Iran scheiterten. Vorher hatte man bei der Regierung gemeldet, dass das staatliche Flugzeugbauunternehmen in Charkow (ChGAPP) 383 Mio. Hrywnja (ca. 36,5 Mio. €) für den Abschluss des Baus von neun Flugzeugen, die zu 90% fertiggestellt sind, benötigt, aus deren Verkauf 212 Mio. \$ erwartet werden. Das Kiewer Flugzeugwerk "Awiant" benötigt für die Beendigung des Baus von fünf Flugzeugen 150-200 Mio. Hrywnja (ca. 14,3-19 Mio. €).

Den Worten von Nowizkij nach, wird ein großer Teil der Mittel über den Verkauf von Anleihen des Charkower Flugzeugwerkes und von "Awiant" in Höhe von 1,62 Mrd. Hrywnja (ca. 150 Mio. €) bzw. 858 Mio. Hrywnja (ca. 81,7 Mio. €) gegen Staatsgarantien hereingeholt. Die Mittel werden für die Tilgung von Verbindlichkeiten der Unternehmen verwendet. Die Hauptkreditgeber sind die UkrEximBank und die PromInvestBank.

Für den Abschluss des Baus der drei Flugzeuge des Typs An-74 im ChGAPP und einer An-148 bei "Awiant" gibt die staatliche UkrEximBank Kredite von 385 Mio. Hrywnja (ca. 36,6 Mio. €) und 343 Mio. Hrywnja (ca. 32,6 Mio. €) aus. Die übrigen Gelder – 160 Mio. Hrywnja (ca. 15,2 Mio. €) für das ChGAPP, 90 Mio. Hrywnja (ca. 8,57 Mio. €) für "Awiant" und 10 Mio. Hrywnja (etwas weniger als 1 Mio. €) für das Werk #410 der Zivilluftfahrt – teilt der Stabilisierungsfonds des Staatshaushaltes zu.

Die Schulden von "Awiant" gegenüber Banken belaufen sich auf 460 Mio. Hrywnja (ca. 43,8 Mio. €) und gegenüber Lieferanten auf 688 Mio. Hrywnja (ca. 65,5 Mio. €). Noch mehr Schulden hat das ChGAPP: 1,196 Mrd. Hrywnja (ca. 113 Mio. €) gegenüber Banken und 491 Mio. Hrywnja (ca. 46,8 Mio. €) gegenüber Geschäftspartnern. "Die Unternehmen bezahlen mit Anleihen gegenüber ihren Kreditgebern und unterschreiben eine Vereinbarung eines Zahlungsaufschubes für wenigstens fünf Jahre", erklärte der Minister. Die Verzinsung der Wertpapiere und die Bedingungen ihrer Ausgabe werden in einer gesonderten Entscheidung festgelegt. "Eine angemessene Verzinsung der Anleihen liegt bei 15-16%", betont der Leiter des Managements für Investitions- und Bankdienstleistungen der UkrSozBank, Erik Najman.

Banker sehen die Ausgabe von Obligationen als bequeme Art der Lösung der Schuldenprobleme. "Der Staat nimmt die Schulden der Flugzeugbauunternehmen auf sich. Und die Anleihen kann man weiterverkaufen", sagt Najman. Der Erste Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden der PromInvestBank, Wjatcheslaw Jutkin, betont, dass die Schulden des ChGAPP und von "Awiant" gegenüber der Bank etwa 1 Mrd. Hrywnja (ca. 95 Mio. €) betragen: "Das sind sehr langfristige und problematische Kredite. Wir hoffen, dass wir mit Wertpapieren bezahlt werden, die wir bei Refinanzierungen verwenden können".

Die gestern von der Regierung getroffenen Entscheidungen gestatten es, die Flugzeugbaubranche der Ukraine, aus der Krise zu führen, denken Experten. Doch die angewiesenen Mittel sind für eine Serienproduktion kommerziell erfolgreicher Flugzeuge nicht ausreichend, unterstreicht der Direktor des Zentrums für politische und

ökonomische Analysen, Alexander Kawa. "Sogar unter der Bedingung des Erhalts aller versprochenen Mittel ist 'Awiant' aufgrund des Mangels an qualifiziertem Personal nicht in der Lage Flugzeuge fristgemäß zu liefern", sagt er. "Das Alter der Mitarbeiter des Werks übersteigt die 40er-Grenze bei weitem, viele sind bereits in Rente und neues Personal gibt es leider praktisch nicht. Aufgrund dessen hat das Werk die Übergabe einer einzigen An-148 über mehrere Jahre nicht realisieren können". Es sieht so aus, als ob man das Problem auch bei der Regierung versteht. Erinnern wir daran, dass gemäß der "Strategie der Entwicklung der einheimischen Flugzeugindustrie bis zum Jahr 2020", die Unternehmen bis zum Jahr 2015 privatisiert werden sollen.

Jelena Sinizyna

Quelle: [Kommersant-Ukraine](#)

Übersetzer: **Andreas Stein** — Wörter: 654

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

Keine kommerzielle Nutzung. Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen. Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

Haftungsausschluss

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwaltsgesellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.