

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

WT/ACC/UKR/14

3 novembre 1995

(95-3398)

Original: anglais

ACCESSION DE L'UKRAINE

Communication de l'Ukraine

La Commission gouvernementale sur l'accession de l'Ukraine à l'OMC a fourni les réponses suivantes aux questions posées par les Membres au sujet du commerce des aéronefs civils.

1. Prière de décrire de façon précise la structure et la situation actuelle de l'industrie aéronautique civile ukrainienne.

A l'heure actuelle, l'Ukraine dispose toujours du personnel et des moyens scientifiques, techniques et industriels nécessaires pour mettre au point et construire des aéronefs. Le secteur aéronautique comprend 80 entreprises (bureaux d'études, instituts de recherche, usines) et emploie plus de 150 000 personnes. L'infrastructure de production est répartie dans plus de dix régions.

Le développement des avions et des moteurs est assuré, respectivement, par le Bureau d'études scientifiques et techniques de l'aviation "Antonov" et par le Bureau d'études "Progrès" (Zaporozjié). L'Association scientifique et industrielle "Electronprylad" (Kiev) s'occupe, quant à elle, de la mise au point des équipements radioélectroniques. Elle prévoit de mettre au point et de produire en partie les équipements radioélectroniques de tous les aéronefs ukrainiens.

Les entreprises aéronautiques traversent une période extrêmement difficile. La production du secteur ne cesse de baisser. En 1994, elle a chuté de 60 pour cent par rapport à 1993. Le nombre d'employés a diminué de 12 pour cent, et le salaire moyen en juillet 1995 était de 3,25 millions de karbovanets.

Les activités du secteur aéronautique sont définies par le Programme d'Etat pour le développement de l'industrie aéronautique, adopté en 1992 par décret présidentiel.

Ce programme prévoit le développement de l'avion de transport de troupes ÀÍ-70, de l'avion de transport ÀÍ-70Ò et des avions commerciaux Àí-140, Àí-180, Àí-218, la production en série du Òó-334 et du Àí-74 modifié et le développement de la production de moteurs pour l'aviation générale. En raison des difficultés financières, les travaux sur l'Àí-70, l'Àí-70Ò et l'Àí-140 et sur les hélicoptères Ì³-34 et Êà-128 ont pris du retard.

Le faible niveau des salaires et la détérioration des conditions sociales poussent les spécialistes qualifiés à quitter les entreprises aéronautiques. Pour les mêmes raisons, le secteur attire peu de jeunes diplômés. Dans nombre de bureaux d'études, l'âge moyen des spécialistes est supérieur à 45-50 ans. Les jeunes, quant à eux, doivent travailler huit à dix ans pour devenir de bons spécialistes de

l'aéronautique. En raison du manque de jeunes spécialistes, l'industrie aéronautique ukrainienne risque de perdre son potentiel scientifique et technique.

2. Prière de fournir des renseignements sur les différents sous-secteurs de l'industrie aéronautique (avions gros porteurs, avions de petite et de moyenne taille, hélicoptères, moteurs, équipements, etc.) en donnant des précisions sur le chiffre d'affaires, les commandes en attente, etc.

Les entreprises, sous la tutelle du Ministère de la construction mécanique d'Ukraine, sont en mesure d'exécuter intégralement le Programme de développement des aéronefs de transport et de passagers, de la conception à la production en série.

Actuellement, les entreprises ukrainiennes de construction aéronautique produisent les appareils suivants: Àí-72, Àí-72Ĭ, Àí-74, Àí-32Á, Àí-124, Àí-32Ĭ.

Le plan de production se présente comme suit:

Tableau 1
(par année)

	1995	1996	1997
Àí-124	1	-	-
Àí-32Á	5	5	5
Àí-72, 74	24	24	24
Àí-70, 70Ò	-	2	4
Àí-140	-	2	6
Òó-334	-	2	6

Les préparatifs en vue de la construction d'hélicoptères russes de petite et de moyenne taille ont commencé.

Tableau 2

	1995	1996	1997
Ĭ³-34	4	10	26
Êà-228	-	-	2

Par ailleurs, les motoristes ont mis au point et ont commencé à produire une large gamme de moteurs de nouvelle génération, dont les caractéristiques techniques (consommation de carburant, poids et capacité) sont conformes à celles des moteurs équivalents construits en Grande-Bretagne et en Allemagne. Ils prévoient de produire, de 1995 à 1999, plus de 3 000 moteurs de nouvelle génération, à la fois pour l'industrie aéronautique nationale et pour l'exportation.

Tableau 3

Aviation générale
(aéronefs ultra-légers)

	1995	1996	1997
Deltaplanes T-22, T-22C	20	100	180
Avions à usage agricole T-12, Ò-12ÑÑ	-	1	4
Avions-école T-16, T-14, T-18	-	-	6
Hélicoptère ultra-léger BT-28	-	-	1

3. Prière de fournir des renseignements sur le commerce des aéronefs civils, par sous-secteur, ainsi que sur les droits de douane.

Actuellement, l'industrie aéronautique ukrainienne vend et loue des avions cargos Àí-32Á et Àí-74. En 1994, l'Ukraine a vendu deux Àí-32Á, quatre Àí-74 et un Àí-124. En mars 1995, elle a signé un contrat portant sur la vente de onze Àí-74 et de neuf Àí-32Á.

En 1994, 295 moteurs ont été vendus, ce qui représente 30 pour cent du volume des ventes de 1991.

Les entreprises étrangères préférant louer des aéronefs, il n'est pas possible de réaliser des investissements à long terme sur la base des commandes à l'industrie aéronautique.

Comme on l'a déjà dit, les entreprises aéronautiques ne peuvent pas prendre de décisions concernant la vente ou la location d'aéronefs sans le soutien des pouvoirs publics, en raison de la forte concurrence qui règne sur le marché.

Les droits de douane suivants sont appliqués:

Tableau 4

Code du SH	Désignation selon le SH	Taux de droit	
		préférentiel	général
88.01	Ballons et dirigeables; planeurs, ailes delta et autres véhicules aériens, non conçus pour la propulsion à moteur	10	20
88.02	Autres véhicules aériens (hélicoptères, avions, par exemple); véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs	0	20
88.03	Parties des appareils des n° 88.01 ou 88.02	10	20
88.04.00.000	Parachutes (y compris les parachutes dirigeables) et rotochutes; leurs parties et accessoires	10	20
88.05	Appareils et dispositifs pour le lancement de véhicules aériens; appareils et dispositifs pour l'appontage de véhicules aériens et appareils et dispositifs similaires; appareils au sol d'entraînement au vol; leurs parties	0	20

4. Prière d'indiquer quelle politique industrielle et quelles formes de soutien public ont été adoptées par le gouvernement ukrainien. Votre pays recourt-il à des opérations de compensation?

Le Programme de développement de l'industrie aéronautique ukrainienne, adopté par décret présidentiel en juin 1992, indique les principaux organismes compétents, les orientations, les types d'aéronefs prioritaires, ainsi que les conditions et les moyens de financement.

Sur la base d'une analyse du financement nécessaire, tenant compte de la situation économique réelle de l'Ukraine, la priorité a été donnée aux activités suivantes:

- 2.1 Construction des avions Äí-70 et Äí-70Ö, plus économes en carburant que l'Äí-12, ²ë-76;
- 2.2 Construction de l'avion commercial Äí-140 pour remplacer le ßê-40 et l'Äí-24. Ce nouvel aéronef présente de nombreux avantages par rapport à l'avion russe Ì³Ä-110, ²ë-112 en ce qui concerne la consommation de carburant et le coût de transport.
- 2.3 Utilisation à grande échelle du moteur Ä-436Ö-1 sur les avions Öó-334, ßê-42Ì, Áå-220 et Äí-74ÖÊ.
- 2.4 Préparation à la production en série du Öó-334.
- 2.5 Mise au point et fabrication des équipements radioélectroniques pour les avions Äí-70 et Äí-140.
- 2.6 Mise au point d'une large gamme de moteurs pour hélicoptères et pour l'aviation générale.

Les travaux de développement de l'avion Äí-180, destiné à remplacer les modèles Öó-134 et ßê-42 et de l'Äí-218 qui remplacera les modèles ²ë-86 et Öó-154 ainsi que la mise au point des moteurs de nouvelle génération Ä-18Ö1, Ä-27Ì, Ä-436Ö2 et ÖÄ3-117-ÑÁ3 font partie des premières priorités. Les préparatifs en vue de la production en série de l'Êà-228 et de l'Ì³-34 ont débuté. En outre, des aéronefs à usages divers (agriculture, industrie du bois, besoins des Ministères de l'intérieur, de la défense et de la santé, usages commerciaux et privés) sont actuellement mis au point.

Le Programme d'Etat pour le développement de la production de matériaux et de demi-produits a été adopté afin de fournir à l'industrie aéronautique les matériaux en alliage d'aluminium et de titane dont elle a besoin.