
**ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ
НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ**

УДК 339.944:629.7(477)

Прушківський В.Г.доктор економічних наук, професор,
Запорізький національний технічний університет**Леховіцер В.О.**аспірант,
Запорізький національний технічний університет**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАБУДІВНИЦТВА В УКРАЇНІ
В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

У статті проаналізовано особливості розвитку авіабудівництва в сучасних умовах. Відображено місце авіабудівництва у загальній структурі експорту України. Визначено, що основною тенденцією у світовій та національній авіабудівній промисловості є формування інтегрованих структур. Розкрито тенденції функціонування літакобудівного кластеру в Україні. Запропоновано науково-практичні рекомендації щодо розвитку авіабудівництва в Україні в контексті міжнародних інтеграційних процесів.

Ключові слова: авіабудівництво, національна економіка, кластер, міжнародне співробітництво, міжнародні інтеграційні процеси.

В статье проанализированы особенности развития авиастроения в современных условиях. Отражено место авиастроения в общей структуре экспорта Украины. Определено, что основной тенденцией в мировой и национальной авиастроительной промышленности является формирование интегрированных структур. Раскрыты тенденции функционирования авиастроительного кластера в Украине. Предложены научно-практические рекомендации по развитию авиастроения в Украине в контексте международных интеграционных процессов.

Ключевые слова: авиастроение, национальная экономика, кластер, международное сотрудничество, международные интеграционные процессы.

Постановка проблеми. Авіабудування в структурі сучасної світової економіки належить до стратегічно важливих високотехнологічних галузей. Технологічна складність галузі вимагає значних інвестицій і наявності потужної дослідної бази, що актуалізує інтеграційні процеси у виробництві та викликає інтерес до розвитку міжнародного співробітництва. Саме в авіабудуванні найбільш яскравий прояв отримав системоутворюючий процес інтернаціоналізації виробництва, що веде до «переділу» світового ринку авіаційної техніки й утворення транснаціональних корпорацій.

В останнє десятиліття авіабудування, розвивалося в Україні недостатньо ефективно, у зв'язку з чим багато в чому втрачені позиції на світовому ринку. Призупинення співробітництва національної авіаційної промисловості з Російською Федерацією спонукало українські авіабудівні підприємства здійснювати глибокі структурні перетворення і розширювати міжнародне торгово-економічне і науково-виробниче співробітництво, включаючи

країни Європи, Східної та Південно-Східної Азії, Африки. Разом із тим в умовах євроінтеграції України певні галузі машинобудування, зокрема авіабудування, мають значно нижчі конкурентні переваги порівняно з європейськими, що актуалізує дослідження напрямів розвитку авіабудівництва в сучасних умовах реорієнтації зовнішньоекономічної стратегії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перспективи розвитку авіабудування широко висвітлюються в роботах як практичного, так і теоретичного характеру. Науковці у сфері авіабудування аналізують досвід державного регулювання авіабудівної промисловості для розроблення сучасних інструментів підтримки. У цьому напрямі можна відзначити роботи таких авторів, як О. Андреева [1] та Ю. Бронова [2]. Практику провідних компаній на ринку авіабудування та особливості їх стратегій аналізують І. Капаруліна, О. Ареф'єва [3], Л. Скібіцька [4] та ін. Однак авторами виділяються окремі риси, що характеризують зміни в авіабудуванні, а наявні перспективи розвитку націо-

нального авіабудування не розглядаються в розрізі сучасного стану та змін у зовнішньоекономічному векторі співробітництва України у цій галузі з іншими країнами. Слід визнати потребу подальшого аналізу напрямів розвитку авіабудівної галузі в Україні в контексті сучасних тенденцій активізації міжнародного співробітництва, що й визначило вибір теми даного наукового дослідження.

Метою дослідження є аналіз тенденцій розвитку авіабудівництва в Україні та розроблення напрямів міжнародного співробітництва в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Авіабудування належить до стратегічних галузей економіки України. Перспективність галузі зумовлюється насамперед наявністю замкненого технологічного циклу виробництва літаків й експлуатаційними характеристиками вітчизняних літаків, що дають змогу використовувати їх в нестандартних умовах. Важливість авіаційної промисловості для економіки країни полягає не лише у позитивному впливі на розвиток суміжних галузей економіки, але й у збереженні та створенні висококваліфікованих робочих місць [6].

Україна – одна з декількох країн у світі, здатних виробляти сучасну авіацію, вона входить до сімки країн, які мають повний цикл, – від ескізу до серійного виробництва літаків [7]. Значення авіабудівної галузі в національній економіці підтверджується її експортною спрямованістю. Зовнішня торгівля аерокосмічними товарами демонструє позитивне сальдо (рис. 1), що свідчить про високу якість українських авіаційних товарів, які використовуються у світі.

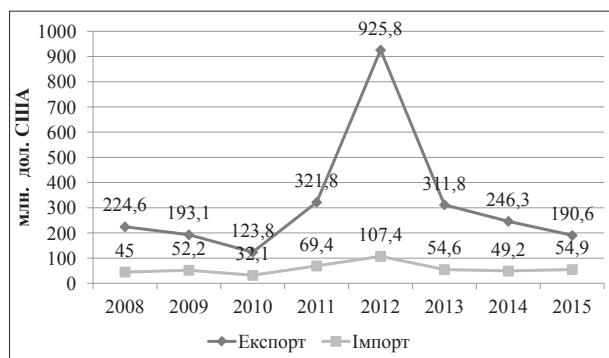


Рис. 1. Зовнішня торгівля України літальними апаратами за 2008–2015 рр.

Джерело: складено авторами за [8; 9]

Найбільші обсяги експорту аерокосмічних товарів у розмірі 925,8 млн. дол. США було зафіксовано в 2013 р. У цьому році також було імпортовано авіаційних товарів на рекордну суму в 107,4 млн. дол. США. Під час світової фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр.

відбулося скорочення експорту авіаційних товарів, яке триває й нині. Основні обсяги експорту авіаційних товарів припадають на авіаційне обладнання, а не на нові літаки українського виробництва, продажі яких за весь час української незалежності фактично були поштучними. Основними споживачами українського експорту авіаційних товарів є США, Азербайджан, Російська Федерація, Єгипет, Ємен, Німеччина та ін. [8; 9].

Варто зазначити, що участь України в аерокосмічному секторі починається за часів командно-адміністративної системи. В авіабудуванні СРСР практикувався децентралізований підхід, і конструкторські бюро були відокремлені від серійного виробництва. Так, сучасне провідне українське підприємство у цій галузі ДП «Антонов» починалося як одне з основних конструкторських бюро в радянській системі. Проте разом із конструкторським бюро «Антонов» в Україні була (й є) низка державних підприємств – виробників серійної продукції, а саме: Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, Київський авіа-ремонтний завод цивільної авіації, Київський державний авіаційний завод [10]. Після проголошення Україною незалежності кількість заводів, що виробляли серійну продукцію, конструкторські бюро та деякі з наукових центрів, залучених до сектору авіабудування, були відокремлені і приватизовані. Приватний сектор також відіграє активну роль в українському секторі цивільного авіабудування як постачальник компонентів, наприклад як постачальник двигунів ПАТ «Мотор Січ», або виробники легкої авіації ТОВ «Аерос», ТОВ «Аеропракт» і ТОВ «КБ «Аерокоптер». Однак «Антонов» залишився державним підприємством через його центральну стратегічну роль в економіці та безпеці України.

Розвиток національної авіабудівної промисловості не відбувається осторонь світових тенденцій. Сучасні тенденції світової економіки відображаються в наявності інтегрованих корпоративних структур. Укрупнення бізнесу робить його більш впливовим, менш підвладним регулюванню та контролю як із боку національних урядів, так і з боку міжнародних економічних організацій. Інтернаціональна організаційна і виробнича структура в даний час притаманна всім світовим корпораціям – лідерам авіабудування і розглядається керівництвом цих компаній як важлива конкурентна перевага на глобальному ринку [11].

На сучасному етапі розвитку світової авіаційної промисловості успіх на ринку будь-якого літакобудівного проекту забезпечується чіткою взаємодією його учасників: лідерів проектів,

що спеціалізуються на остаточному складанні та продажі літаків, а також компаній – постачальників компонентів.

Модель опису світової авіабудівної галузі як взаємопов'язаної системи виробництва, що враховує укрупнену схему спеціалізації учасників коопераційного виробництва літаків у світі, представляють у вигляді «ієрархічної піраміди постачальників» із розташуванням на її вершині компаній, що здійснюють розроблення, остаточне складання і продаж літаків. Решта – постачальники компонентів літака – є компаніями «другого ешелону», які умовно розділені на чотири рівні за ступенем використання їх продукції в літаках, відповідно рівень агрегатів, вузлів і секцій, деталі і нормалізовані вироби, заготовки та напівфабрикати [12].

Літакобудівні компанії «першого ешелону», які діють як генеральні підрядники, для зниження витрат на проектування і виробництво нових літаків постійно працюють над удосконаленням аутсорсингу і прагнуть сконцентрувати власні ресурси на завданнях, що належать безпосередньо до їх компетенції: розробленні, складанні та маркетингу літаків. Водночас ці компанії роблять різноманітні заходи, щоб оптимізувати науково-виробничу кооперацію зі своїми партнерами і раціоналізувати свою мережу постачальників компонентів літаків – компаній «другого ешелону». Для багатьох компаній «другого ешелону» ключовою проблемою є створення фондів для розширення виробничих потужностей і залучення інвестицій у сучасні технології та розроблення нової продукції. На ринку компонентів літаків зростає пропозиція продукції з регіонів із низькими виробничими витратами, тому для компаній-постачальників усе більш пріоритетними стають завдання, пов'язані зі зниженням виробничих витрат [12].

Найбільш успішними в останнє десятиріччя на ринку компонентів були компанії, які пройшли відповідні етапи реструктуризації і консолідації. Особливу роль у цьому процесі відіграють регіональні асоціації підприємств – промислові кластери (сукупність компаній, об'єднаних за регіональною географічною ознакою для ефективної взаємодії та концентрації виробничих потужностей, кваліфікованих кадрів та науково-дослідної діяльності). Промислові кластери є ефективним генератором інноваційного розвитку економіки та інструментом упровадження сучасних технологій, невід'ємною частиною стратегії підвищення національної конкурентоспроможності відповідних держав.

У контексті світових тенденцій нині в Україні гостро стоїть питання грамотного об'єднання

підприємств літакобудівної промисловості. Зокрема, у 2016 р. ДК «Укроборонпром» створив у своїй структурі літакобудівний кластер – «Українську авіабудівну корпорацію». Концерн консолідує усі авіабудівні потужності країни, фундаментом яких стане ДП «Антонов». «Українська авіабудівна корпорація» стала першим прикладом реформування оборонної промисловості країни [13]. Окрім «Антонова», до складу корпорації увійшли ПАТ «УКРНДІАТ», ДП «Новатор», ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД», ДП «Харківське агрегатне конструкторське бюро» і ПАТ «Завод «Маяк». Це перші підприємства літакобудівного кластеру, але кластер у подальшому планує його суттєве розширення як відкритої системи для підприємств будь-якої форми власності.

Експерти в галузі літакобудування зазначають, що головна перевага кластеру в тому, що, об'єднуючись, підприємства мають загальне планування серійного виробництва, єдиний центр закупівель матеріалів та комплектуючих, об'єднаний маркетинг продукції та забезпечення продажів [13].

Розвиток літакобудівного кластеру надав можливість у 2017 р. здійснити перший політ літаку Ан-132D. Зазначимо, що Ан-132 – це програма, рішення про реалізацію якої було прийнято виходячи з побажань організацій Королівства Саудівська Аравія, а також експлуатантів авіаційної техніки. Ан-132 призначений для польотів на близько- та середньомагістральних маршрутах, який виконує широкий спектр завдань із перевезення вантажів, а також передбачає застосування різних конфігурацій вантажної кабіни. Літак має крейсерську швидкість до 500 км/год. та максимальну висоту крейсерського польоту до 9 тис. м із максимальним корисним навантаженням до 9,2 т. Це перший літак без російських комплектуючих, який створений ДП «Антонов» та є зразком міжнародної кооперації України та світових гігантів авіабудування [14]. Ан-132D був створений у рекордно короткі терміни у світі сучасної авіації з травня 2015 р. Особливим аспектом є те, що літак не має жодної деталі з Російської Федерації, оскільки концерн розгорнув міжнародну співпрацю зі світовими гігантами авіабудування, серед яких партнери з США, Канади, Великобританії, Німеччини, Франції та інших країн: Honeywell, Pratt&Whitney Canada, Liebherr–Aerospace Toulouse SAS, Dowty Propellers.

Тобто створений літакобудівний кластер дає змогу функціонувати українській авіаційній галузі як єдиному потужному механізму з чіткою координацією розвитку, глибше інтегруватися у світовий ринок та впроваджувати між-

народні стандарти. У майбутньому це надасть можливість отримати позитивний економічний ефект за рахунок об'єднання виробничих потужностей підприємств – учасників корпорації та зменшення рівнів управління і дублюючих служб. Його підприємства співпрацюватимуть із партнерами з приватного сектору, заводами, які не входять до складу держконцерну. Це прискорить процес імпортозаміщення, дасть новий поштовх науково-технічному розвитку й економіці держави у цілому.

На основі вищенаведеного визначимо основні напрями міжнародного співробітництва національної авіаційної галузі в сучасних умовах переорієнтації ринків збуту та розвитку міжнародних векторів співробітництва. Акцентуємо увагу на тому, що саме міжнародне співробітництво в галузі літакобудування є обов'язковою умовою для успішного функціонування цієї галузі в Україні. Для того щоб конкурувати у сфері літакобудування з провідними авіабудівними компаніями різних держав, Україна має об'єднувати свої зусилля з іншими країнами. Перспективи розвитку авіабудівної галузі України залежать від реалізації міжнародного співробітництва. На нашу думку, ці напрями мають бути такими:

1. Створення спільних підприємств. Розвиток міжнародної співпраці у цій сфері залишається пріоритетним напрямом діяльності літакобудівних підприємств України. Розроблення та реалізація спільних проектів з іноземними партнерами (літакобудівними підприємствами), кооперування у сфері літакобудування мають бути першочерговими завданнями для всіх авіабудівних підприємств України. Але необхідно звернути увагу на питання щодо створення спільних авіапідприємств. Це питання має бути дуже докладно вивчене, оскільки злиття українського авіапідприємства з підприємством значно більших масштабів іншої країни буде фактично означати поглинання нашого підприємства. Створення спільних підприємств на даному етапі створює загрозу втрати літакобудівної галузі. За наявних обставин дуже важливим аспектом, який має забезпечити успішне функціонування літакобудівної галузі України та зберегти українське авіабудування від повного поглинання, є необхідність уведення обмежень на перенесення спільного виробництва у країну-партнера. Необхідно максимально залучати виробничі потужності українських підприємств, що дасть змогу збільшити не тільки рівень виробництва, а й забезпечить населення додатковою кількістю робочих місць. Це також буде означати початок використання прихованих резервів підприємств українського авіабудування. Проблема забезпечення

коштами підприємств літакобудівної галузі частково була вирішена прийняттям нового законодавства, яке не тільки позбавить на деякий час, необхідний для відновлення галузі, літакобудівні підприємства від податкового тягара, але й сприятиме залученню додаткових коштів від інвесторів. Це має значно поживити розвиток літакобудівної галузі.

2. Вдосконалення літакобудівної техніки. Цей напрям необхідно проводити згідно з наявними світовими тенденціями та враховуючи всі новітні досягнення у сфері літакобудування. Прогресивним напрямом для України є розроблення та виробництво безпілотних авіаційних комплексів спільно з провідними фірмами світу з максимально можливим залученням вітчизняної промисловості.

3. Імпортозаміщення деталей російського виробництва. Необхідно реалізовувати імпортозаміщуючі заходи та створювати модифікації літаків із використанням деталей різних постачальників (Європа та США), щоб уникнути повної залежності від постачання деталей із Росії.

4. Диверсифікація географічної структури експорту та співробітництва. Необхідно чітко визначити напрямки географічного розподілення продукції українського авіабудування з урахуванням прогностичного рівня попиту в різних регіонах світу. Це вимагає застосування диференційованого підходу до країн із різним рівнем розвитку та різною структурою попиту. У сучасних умовах переорієнтації України з російського ринку на інші зарубіжні ринки саме четвертий напрям є одним з актуальніших. Досить перспективним для МЕС у сфері літакобудування є ринки регіонів Близького Сходу та Північної Африки [15]. З урахуванням того, що країни Арабського регіону найближчим часом мають розпочати диверсифікацію поставників авіаційної продукції, є доволі оптимістичні перспективи щодо постачання на ринки регіонів Близького Сходу та Північної Африки літаків вітчизняного виробництва.

Висновки з проведеного дослідження. Встановлено позитивні тенденції у розвитку українського авіабудівництва, а саме створення у 2016 р. ДК «Укроборонпром» літакобудівного кластеру «Українська авіабудівна корпорація». Україна не стоїть осторонь світових тенденцій утворення інтегрованих структур у сфері авіаційної галузі, що в майбутньому може забезпечити її підвищення частки на світовому ринку авіапродукції. На нашу думку, основні перспективи розвитку національної авіабудівної промисловості залежать від активізації напрямів міжнародного співробітництва, а саме: створення спільних підприємств; імпортозаміщення

деталей російського виробництва; вдосконалення літакобудівної техніки згідно з наявними світовими тенденціями; диверсифікації географічної структури експорту та співробітництва (ринки регіонів Близького Сходу та Північної Африки). На наше переконання, розвиток співробітництва в авіаційній сфері між Україною та країнами Близького Сходу та Північної Африки у справі забезпечення торгово-економічних

інтересів нашої держави є стратегічно важливим. Ураховуючи значущість проблеми диверсифікації національної авіапромислової продукції, доцільним є розроблення державної програми України щодо диверсифікації експорту авіаційної продукції та державної програми для просування національної авіаційної продукції на ринки близькосхідних та північноафриканських країн.

Список використаних джерел:

1. Андреева О.О Зарубіжний досвід правового регулювання літакобудівної промисловості / О.О. Андреева // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. – № 6. – С. 21–24.
2. Бронова Ю.Г. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення / Ю.Г. Бронова // Юрист України. – 2014. – № 1. – С. 67–74.
3. Капаруліна І.М. Сучасні тенденції розвитку світового ринку цивільного авіабудування / І.М. Капаруліна, О.В. Ареф'єва // Сталій розвиток економіки. – 2013. – № 2. – С. 7–11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/sre_2013_2_3.
4. Скібіцька Л. Аспекти виходу авіабудівних підприємств на зовнішній ринок в умовах кризи / Л. Скібіцька // Економіка розвитку. – 2014. – № 3. – С. 54–58.
5. Хохлова М.Ю. Особливості міжнародного економічного співробітництва підприємств галузі літакобудування України / М.Ю. Хохлова // Управління розвитком. – 2012. – № 3. – С. 43–46.
6. Передумови розвитку авіабудівних підприємств в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.com/2015060964988/ekonomika/umovi_rozvitku_aviabudivnih_pidpriyemstv_ukrayini.
7. Президент ДП «Антонов»: Україна входить до сімки країн, які мають повний цикл – від ескізу до серійного виробництва літаків [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.5.ua/interview/prezident-antonova-ukraina-vkhodyt-do-simky-krain-iaki-maiut-povnyi-tsykl-vid-eskizu-doseriinoho-vyrobnytstva-litakiv-120428.html>.
8. Статистичний збірник «Зовнішня торгівля України 2013». – К., 2014. – 82 с.
9. Статистичний збірник «Зовнішня торгівля України 2015». – К., 2015. – 80 с.
10. Оцінка корпоративного управління державним авіаційним сектором України. Приклад ДП «Антонов» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.oecd.org/globalrelations/AntonovUK.pdf>.
11. Matveev V.V. Construction of international economic relations system in international companies property management in the globalization conditions / V.V. Matveev, M.V. Novykova // AeiA-2009 : матеріали ІХ Міжнародної науково-технічної конференції АВІА-2009. – К. : НАУ, 2009. – Т. 3. – С. 231–235.
12. Ефимова А.Е. Тенденции развития мировой авиационной промышленности / А.Е. Ефимова // Сегодня и завтра Российской экономики. – М. : Экономическое обозрение, 2010. – С. 91–93.
13. «Українська авіабудівна корпорація» – перший приклад реформування оборонної промисловості країни [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://defence-ua.com/index.php/home-page/1113-ukrayinska-aviabudivna-korporatsiya-pershyy-tryklyad-reformuvannya-oboronnoyi-promyslovosti-krayiny>.
14. Перший політ АН-132D – нова сторінка в історії авіабудування України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ua.112.ua/ekonomika/ukraina-zmozhe-zaluchyty-5-10-miliardiv-investytsii-u-litakobuduvannia-oles-dovhyi-330132.html>.
15. Перспективи співробітництва України та арабських країн в авіаційній галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/monitor/august08/16.htm>.

Lehovitser V.O., Prushkivs'kyj V.G.

AIRCRAFT BUILDING DEVELOPMENT PROSPECTS OF UKRAINE AMID INTERNATIONAL INTEGRATION PROCESSES

The article presents the results of analysis of the aircraft building development features amid modern conditions. The seat aircraft building in Ukraine total exports is described. Foreign trade in aerospace products shows a surplus, indicating that air quality Ukrainian goods used in the world. The main trend in the global and national aircraft building industry is the formation of the integrated structures is determined. The research demonstrates the features aircraft operation reveals trends cluster Ukraine,

which can help make deeper integration into the world market and implement international standards. The scientific and practical recommendations for the development of aircraft building of Ukraine in the context of international integration processes are proposed. The main prospects of national aircraft building industry development are determined (activation of areas of international cooperation, namely joint ventures; Russian import parts production; improving aircraft technology; geographical diversification of exports and cooperation.) The cooperation development in the aviation area between Ukraine and the Middle East and North Africa is of strategic importance. For aviation diversification of national production, it is advisable to develop a state program Ukraine to diversify export products and aviation government program to promote national aviation products to the markets of Middle East and North African countries.

Key words: aircraft building, national economy, clusters, international cooperation, international integration processes.