

УДК 629.73(477)

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ АВІАБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Чорна Т. М., Гожуловський С. С.

Анотація. У статті проаналізовано сучасний стан авіабудування України, його позиції на внутрішньому та зовнішніх ринках, визначено основні фактори, що стримують розвиток галузі, охарактеризовано перспективи її розвитку та можливі шляхи підвищення конкурентоспроможності.

Ключові слова: авіабудування, ринок авіабудування, авіабудівельні компанії, інвестиції, залучення інвестицій в розвиток авіаційної галузі.

Аннотация. В статье приведены результаты анализа современного состояния авиационной промышленности Украины, ее позиций на внутреннем и внешних рынках, определены основные факторы, сдерживающие развитие отрасли, охарактеризованы перспективы ее развития и возможные пути повышения конкурентоспособности.

Ключевые слова: авиационная промышленность, рынок авиационной промышленности, авиационные компании, инвестиции, привлечение инвестиций в развитие авиационной отрасли.

Постановка проблеми. Важливим фактором забезпечення конкурентоспроможності держави на світових ринках є її інвестиційна привабливість. Інвестування значною мірою впливає на вирішення соціально-економічних проблем, з якими стикається будь-яка країна. Наразі в Україні потребує негайного вирішення проблема низького рівня капіталовкладень та відсутності припливу інвестицій.

Варто зазначити, що розвиток глобальних, високотехнологічних галузей є одним з основних факторів забезпечення конкурентоспроможності економіки країни [10]. Для України ключовим чинником підвищення конкурентоспроможності національної економіки може стати авіабудівна промисловість. Сучасний авіаринок є досить насиченим, конкурентну боротьбу на ньому ведуть не окремі компанії, а авіаційні держави. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країна володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; наявністю унікальних передових технологій, які

спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал виробничого персоналу авіаційної галузі [1]. Разом з тим, Україна у порівнянні з іншими державами має найменші обсяги виробництва літаків. Таким чином, набуває актуальності проблема аналізу сучасного стану авіабудівної промисловості України, визначення проблем та перспектив розвитку галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з проблеми. Питанням дослідження теоретичних та практичних аспектів розвитку авіаційної промисловості України присвячені праці вітчизняних та зарубіжних вчених, зокрема таких як І. О. Геєць, Ю. С. Слюсаренко, А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська, О. О. Лабунець, А. Б. Грушевицька, О. О. Свеженцев, О. В. Фарат та ін. Разом з тим, ринкові тенденції, політико-економічна ситуація зумовлюють актуальність питань щодо вироблення стратегії розвитку авіабудування України.

Формулювання цілей дослідження. Наразі в промисловість надходить найбільший обсяг інвестицій. Так, у 2016 р. частка інвестицій в даний сектор становила

33,6% внутрішніх та 29,4% іноземних інвестицій в економіку [4]. Проте, це пояснюється ефектом масштабу (часткою вкладу в економіці), а не реальною привабливістю галузі для інвесторів.

В Україні літакобудування, відповідно до Закону «Про розвиток літакобудівної промисловості» визнано пріоритетною галуззю економіки, а науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи по створенню нової авіаційної техніки віднесено до категорії критичних технологій [2]. Але наразі інвестиції в машинобудування в цілому, відтворення основних засобів якого формує цикли економічного зростання та забезпечує інноваційний розвиток, і зокрема в літакобудування, є дуже незначними. Розмір інвестицій у галузь машинобудування, становить лише 4,6% загального інвестиційного ресурсу в Україні на 2015 рік [6].

Таким чином, метою статті є аналіз сучасного стану вітчизняного авіабудування з точки зору його інвестиційної привабливості, виявлення основних проблем та визначення стратегії розвитку галузі.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Машинобудування є основою розвитку будь-якої країни, оскільки дана галузь відіграє важливу роль в прискоренні науково-технічного прогресу, забезпечує засобами виробництва інші галузі економіки, сприяючи оновленню та накопиченню капіталу. Крім того, машинобудування – це одна з провідних галузей, яка за вартістю продукції, інвестиційною привабливістю та кількістю зайнятих посідає перше місце у структурі світової промисловості [9]. В Україні сектор машинобудування є основним елементом переробної промисловості, внесок якого до валової доданої вартості у переробній промисловості становить 25% і, в свою чергу, близько 3,5% до валового внутрішнього продукту України [6]. До складу машинобудівної галузі входить шість підгалузей. На три підгалузі, пов'язані з

сектором транспорту, а саме залізничним, авіаційним/суднобудівним та автотранспортним машинобудуванням, припадає 51% від загального обсягу виробництва продукції.

Авіаційна галузь належить до стратегічно важливих секторів економіки. Україна входить до числа 9 країн світу, що мають власне виробництво літаків повного циклу [7]. Уряд задекларував свій інтерес у динамічному розвитку галузі, що передбачає надання державної підтримки з метою нарощування виробничих потужностей та вдосконалення технологій задля підвищення конкурентоспроможності продукції на міжнародному та внутрішньому ринках (зокрема, заміна імпорту продукцією вітчизняного виробництва), а також ефективне використання обмежених фінансових і людських ресурсів [3].

Важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлюється значною ємністю світового ринку та необхідністю оновлення авіапарків. Крім того, розвиток авіаційної галузі України має важливе соціальне значення для економіки (розвиток суміжних галузей, інфраструктури, збільшення робочих місць тощо). За останні роки в Україні розроблено та сертифіковано декілька зразків техніки цивільної авіації, які є цілком конкурентоспроможними на світовому ринку (АН-148 та АН-158) [5]. Станом на початок 2017 р. в Україні функціонує 41 організація, що має Сертифікат розробника авіаційної техніки, а також 34 організації, що мають діючий Сертифікат схвалення виробництва авіаційної техніки [8], найвідоміші з яких – ДП «Антонов», Харківське державне авіаційно-виробниче підприємство (ХДАВП), ДП «Завод 410 ЦА», ПрАТ «Мотор Січ», ДП «Одеський авіаційний завод» та ін. В Україні розробляються та виготовляються літаки транспортної категорії, легкі, дуже легкі та надлегкі літаки, вертольоти транспортної категорії, легкі вертольоти, теплові аеростати, мотодельтаплани, парaplани тощо.

Крім вищезазначених підприємств в Україні сьогодні функціонує ряд компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі,

а також надають сервісні, ремонтні послуги техніки тощо (табл. 1).

Таблиця 1

Українські підприємства авіаційної галузі

Підприємство	Вид діяльності
ТОВ «ХЕЛІТРЕЙНІНГ Україна»	Розробка та виробництво сучасних тренажерних систем для вертольотної авіації
ТОВ «Алан-Компані Лтд»	Розроблення 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
Чугуївський авіаційний ремонтний завод	Ремонт авіаційної техніки, авіаційних двигунів
ПрАТ «Мотор січ»	Одне з провідних підприємств України та світу з виробництва двигунів для авіаційної техніки
Авіаційна фірма «Лілієнталь»	Виробництво надлегких літальних апаратів
Підприємство «АЕРОПРАКТ»	Розробка та серійне виробництво надлегких літаків
Компанія «Аерокоптер»	Проектування та складання вертольотів
Компанія «ГММ-Авіа»	Розробка та серійне виробництво надлегких літаків
ТОВ «Аерос»	Виробництво дельтапланів, планерів
ПФ «Секрет-Сервіс»	Виробництво спортивних пілотажних літаків

Джерело: узагальнено за даними, наведеними у [7].

Основними ринками збуту української продукції є країни СНД, Індія, Ірак, Іран, Лівія, Єгипет, Туреччина, Куба та інші країни. Варто відзначити, що в останні роки в авіаційній галузі відбулись суттєві організаційні зміни. Так, ДП «Антонов» в 2015 році підпорядковано концерну «Укроборонпром», а влітку 2016 року – створено корпорацію «Українська авіаційна компанія», до якої увійшли «Антонов», УкрНДІАТ (Український науково-дослідний інститут авіаційної технології), ДП «Новатор», Харківський машзавод «ФЕД», Харківське агрегатне конструкторське бюро і завод «Маяк».

Економічний стан машинобудування та промисловості України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх

ринків. Нестабільні показники відновлення ділової активності та економіки в ряді країн, які є основними споживачами української продукції, залишаються ключовими факторами, які негативно впливають на галузь авіабудування. Аналіз даних щодо кількості літаків, випущених в Україні (табл. 2), дозволяє зробити висновки про низьку ефективність та рентабельність літакобудування в Україні. За оцінками фахівців [7], для налагодження нормального виробничого, фінансового та операційного циклів, зниження витрат на виробництво одиниці продукції вітчизна авіабудівна галузь повинна виробляти не менше 20 літаків на рік, тоді як у 2002-2013 рр. в Україні щороку вироблялось лише 3-7 літаків. Для прикладу, світові лідери у

галузі авіабудування здатні передавати продукції на рік.
замовникам від 350 до 500 одиниць готової

Таблиця 2

Кількість літаків, випущених в Україні

Рік поставки	Тип літака	Кількість	Виробник	Замовник
2002	Ан-140	2	ХДАВП	Авіакомпанія «Одеські авіалінії»
	Ан-140	1	ХДАВП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-124	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	Лівія
2003	Ан-140	2	ХДАВП	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	Ан-140-100	1	ХДАВП	Авіакомпанія «Мотор-Січ»
	Ан-124	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	ОАЕ
2004	Ан-140-100	2	ХДАВП	«Ілліч-Авіа»
	Ан-140-100	1	ХДАВП	AZAL
2005	Ан-74-Т-200А	1	ХДАВП	Єгипет
	Ан-140-100	2	ХДАВП	AZAL
	Ан-32П	2	ДП «КиАЗ «Авіант»	Лівія
2006	Ан-32Б	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	Екваторіальна Гвінея
2008	Ан-32П	4	ДП «КиАЗ «Авіант»	МНС України
2009	Ан-148	1	ДП «КиАЗ «Авіант»	-
	Ан-74	3	ХДАВП	-
2010	Ан-148	1	ДК «Антонов»	-
	Ан-32	3	ДК «Антонов»	-
2011	Ан-32	2	ДК «Антонов»	Ірак
	Ан-74	1	ХДАВП	Туркменістан
	Ан-148-100	1	ДК «Антонов»	МАУ (Україна)
2012	Ан-74ТК-200	1	ХДАВП	МО Туркменістану
	Ан-32	5	ДК «Антонов»	Ірак
	Ан-148	3	ДК «Антонов»	-
2013	Ан-158	1	ДК «Антонов»	Куба
	Ан-148	1	ДК «Антонов»	Північна Корея
	Ан-74	1	ХДАВП	Казахстан
2014	Ан-158	2	ДК «Антонов»	Куба
	Ан-74	1	ХДАВП	Казахстан
Разом		50		

Джерело: узагальнено за даними, наведеними у [7].

Вітчизняна літакобудівна галузь довгий час залишається у системному кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалу, зростає науково-технологічна відсталість від розвинених держав [1].

Для підприємств галузі характерним є високий рівень зношеності основних засобів (більше 70%), дефіцит молодого покоління кваліфікованих кадрів, відсутність механізму державної підтримки, а також системи стимулювання продажів виробленої продукції як на внутрішньому,

так і на зовнішніх ринках.

Наразі, не зважаючи на значний досвід України в проектуванні та виробництві літаків, розвиток дослідницького й технологічного потенціалу поступово сповільнюється, що в першу чергу, пов'язано з недостатнім інвестуванням. Таким чином, основними конкурентними перевагами українського авіабудування України є: тривала присутність у галузі, наявність кваліфікованих кадрів, відносно низькі витрати. Разом з тим, існує низка недоліків, зокрема: застарілі методи управління й

недосконала закрита політика інвестування внаслідок залежності від держави, фінансові проблеми та неспроможність забезпечити глобальні післяпродажні послуги.

Наразі можна виокремити основні перешкоди для розвитку авіабудівної галузі України:

1. Незначний розмір внутрішнього ринку. Так, наприклад, внутрішній цивільний флот за кількістю літаків становить лише 8% китайського і 2% американського [5].

2. Мала частка світового ринку – за оцінками фахівців Організації економічного співробітництва та розвитку, частка ДП «Антонов» на світовому ринку становить близько 3% [5].

3. Недостатній обсяг послуг з технічного обслуговування й ремонту після продажу літаків, що є ключовим фактором при їх збуті, особливо на міжнародних ринках.

4. Застаріле закрите управління, брак співпраці з постачальниками для розподілу ризиків внаслідок залежності від держави.

5. Невелика частка молодих фахівців, відтік спеціалістів (особливо висококваліфікованих) у розвинуті країни.

6. Обмежене фінансування на стадії розробки. Авіабудування на стадії розробки вимагає величезних інвестицій, які зазвичай виробники отримують через банки, фінансові ринки, партнерів чи державну підтримку. Українським авіабудівникам сьогодні бракує усіх цих джерел. Вони можуть користуватися фінансуванням лише окремих національних банків, власними надходженнями та держбюджетом, а до інших глобальних джерел державні компанії доступу не мають [5].

7. Брак загальної державної підтримки. Авіабудування у більшості країн підтримується урядом як у виробництві, так і у фінансуванні клієнтів. Найчастіше допомога держави здійснюється через підтримку науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт та інновацій.

8. Відсутність власного виробництва важливих комплектуючих. Ще декілька років назад вітчизняні авіабудівні заводи

співпрацювали переважно з російськими виробниками комплектуючих, то наразі поставки необхідних вузлів і агрегатів надходять з 5-6 країн. Зазначена ситуація пов'язана з відсутністю в Україні потужностей з виробництва сучасної авіоніки, систем життєзабезпечення та кондиціонування. Крім того, існують труднощі з виробництвом ряду двигунів, сертифікованих в Європі і на інших пріоритетних ринках, за якими українські підприємства не мають ліцензії на виконання навіть ремонтних робіт [11].

9. Неefективна система визначення пріоритетів у розвитку авіаційної галузі (недостатнє врахування кращого світового досвіду).

10. Недостатньо чітка система визначення перспективного попиту на літаки певних моделей як на внутрішньому, так і на міжнародних ринках.

11. Нерозвинена система стимулювання попиту на українську продукцію та її продажів.

12. Значний термін підготовки моделей літаків до серійного випуску, що може призвести навіть до їх морального старіння ще до початку випуску тощо.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Підсумовуючи викладене, варто зазначити, що авіабудування України має вагомий потенціал для її подальшого розвитку, проте існує низка суттєвих факторів, що призводять до уповільнення темпів зростання вітчизняного авіаційного комплексу. Розвиток авіаційної галузі України потребує значних коштів як з державного бюджету, так і зарубіжних капіталовкладень. Активізація інвестиційних процесів у галузі авіабудування забезпечить впровадження досягнень науково-технічного прогресу, дасть змогу зменшити витрати на всіх виробничих стадіях, вдосконалити організацію виробництва і праці, мінімізувати витрати робочої сили та витрати на імпортування комплектуючих частин і необхідних матеріалів для авіазаводів. Наразі держава не в змозі забезпечити виділення обсягу коштів, необхідного для нормальної роботи

авіабудівного комплексу, тому питання залучення прямих інвестицій в дану галузь наразі набуло особливої актуальності.

Розвиток авіабудівної галузі України повинен відбуватися з урахуванням кон'юнктури зовнішнього ринку, наявного в країні науково-технічного, фінансового,

виробничого і інвестиційного потенціалу.

За таких умов Україна буде мати достатньо міцні позиції авіабудівної промисловості на світовому ринку та в майбутньому зможе скласти гідну конкуренцію світовим лідерам.

Список використаної літератури

1. Геєць, І. О. Оцінка та стратегічні напрямки розвитку авіабудування України [Електронний ресурс] / І. О. Геєць, Ю. С. Слюсаренко // Стратегія розвитку України : науковий журнал. – 2013. – № 1(2013). – С. 47-52. – Режим доступу : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/6711/7490>.
2. Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12.07.2001 р. № 2660-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2660-14>.
3. Звіт про результати дослідження державної підтримки суб'єктів господарювання в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=120932&schema=main>.
4. Ковалівська, С. Інвестиції-2016: повільне, але оптимістичне зростання [Електронний ресурс] / Світлана Ковалівська // Газета «День». – 2016. – № 227. – Режим доступу : <https://day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/investyciyi-2016-povilne-ale-optymistychne-zrostannya>.
5. Калиновський, А. О. Тенденції та стратегії розвитку авіаційної галузі України / А. О. Калиновський, Н. І. Горбаль, Н. Л. Калиновська // Бізнес Інформ. – 2016. – № 8. – С. 88-94.
6. Лабунець, О. О. Вплив інвестицій на розвиток машинобудівної галузі України / О. О. Лабунець, А. Б. Грушевицька // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2016. – № 5. – Том 1. – С. 105-109.
7. Огляд авіабудівної галузі України за I півріччя 2014 року [Електронний ресурс] / Рейтингове агентство «Кредит-Рейтинг». – Режим доступу : http://www.credit-rating.ua/img/st_img/AS/2014/10.10.2014/AVIA_CR_I_pol_2014.pdf.
8. Сертифікація типу [Електронний ресурс] / Офіційний портал Державної авіаційної служби України. – Режим доступу : <http://www.avia.gov.ua/documents/Lotna-pridatn/aviazagpriz/documents/Lotna-pridatn/sertifikaciya-tipu/23500.html>.
9. Свеженцев, О. О. Перспективи розвитку машинобудівної галузі України: формування нової концепції промислової політики / О. О. Свеженцев // Управління розвитком. – 2016. – № 2(184). – С. 12-19.
10. Фарат, О. В. Інвестиційна привабливість галузей національного господарства України: сучасний стан та перспективи розвитку / О. В. Фарат // Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Інноваційна економіка». – 2013. – № 5(43). – С. 34-40.
11. Які китайські компанії хочуть співпрацювати з авіаційною промисловістю України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://wartime.org.ua/32857-yak-kitaysk-kompaniyi-hochut-svpracyuvati-z-avacynoyu-promislovstyu-ukrayini.html>.

Бібліографічний опис для цитування:

Чорна, Т. М. Сучасні тенденції та напрямки розвитку авіабудування в Україні / Т. М. Чорна, С. С. Гожуловський // Науковий журнал «Економічні горизонти». – 2017. – № 1(2). – С. 29–34.