

Гаврилюк О.В.,

доктор економічних наук, професор,
провідний науковий співробітник
відділу міжнародних фінансів та фінансової безпеки
Науково-дослідного фінансового інституту
Академії фінансового управління Міністерства фінансів України

СПЕЦИФІКА ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ В МІЖНАРОДНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР

Розкрито новітні тенденції світового інноваційного розвитку, висвітлено стан інноваційної сфери України, проблеми, можливості й загрози, що постають перед її галузями у контексті відносин з найбільшими учасниками глобального середовища в інноваційній та інвестиційній сферах.

Ключові слова: інновації, інвестиційно-інноваційні процеси, інтеграція, економічна безпека.

Інтеграція України в міжнародний економічний простір відбувається повільно, суперечливо й неефективно. Існують реальні загрози втрати ще наявних нечисленних конкурентних переваг. Багатовекторність і непослідовність зовнішньої політики, тривалий і неконкретний вибір між членством у Європейському або Митному союзах, орієнтація на поглиблення відносин із державами, які не можуть сприяти дійсно ефективному розвитку, поступливість і готовність до передачі інноваційних надбань в обмін на кредити (тим більше зв'язані) — головні прорахунки, що унеможливають входження у глобальне середовище на основі врахування національних інтересів. Консервування науково-технічного розвитку, скорочення видатків на науку й освіту, відсутність обґрунтованої інвестиційної та зовнішньоекономічної стратегії дедалі більше погіршують можливості розвитку України на основі останніх технологічних укладів.

Проблематика інноваційного розвитку в умовах посилення інтеграції (глобалізації) економіки доволі широко представлена у працях вітчизняних і зарубіжних фахівців, аналітичних оглядах міжнародних інституцій, є предметом тривалого обговорення на численних міжнародних форумах. Це пояснюється тим, що інвестиції та інновації — вічні теми для дослідження, оскільки розвиток постійно висуває нові питання, що потребують вирішення з точки зору ефективності функціонування й безпеки економіки на макро- і мікрорівнях в умовах конкуренції, що дедалі загострюється і набуває якісно нових форм. Необхідність захисту національних галузей/виробників пов'язана, у свою чергу, із забезпеченням фінансування наукових досліджень та комерціалізації інновацій, а також можливостями передбачення та протистояння загрозам, що постійно виникають.

Завданнями цієї статті є:

- окреслення головних новітніх тенденцій та пріоритетів світового інноваційного розвитку;

- з'ясування стану та векторів інноваційної сфери України;
- конкретизація чинників, які стають на заваді поширенню інновацій;
- висвітлення проблем, можливостей і нових загроз, що постають перед галузями України у контексті відносин з найбільшими учасниками глобального середовища в науково-технічній, інноваційній та інвестиційній сферах;
- формулювання рекомендацій щодо мінімізації негативних наслідків при інтеграції у світове господарство.

Світові тенденції розвитку інвестиційно-інноваційних процесів зазнали суттєвої модифікації. Відбувається поступова й неухильна трансформація інноваційної політики розвинутих держав, таких як Великобританія, Німеччина, Італія, Канада, Японія, у напрямі побудови нового інноваційного суспільства шляхом координації цілей і завдань інноваційного розвитку державного і приватного секторів, науки і промисловості. До пріоритетних напрямів інноваційної діяльності розвинутих країн належать: проведення космічних досліджень, енергетика, сфера охорони здоров'я, біотехнології, інформаційні й комп'ютерні технології.

Національна інноваційна система Індії пріоритетні позиції зосередила в галузях інформаційних технологій і програмного забезпечення, біотехнологій та космічній сфері. Для Китаю провідними стали хімічна й нафтохімічна галузі, машинобудування, приладобудування й автоматика, освоєння космосу, біотехнологія й мікробіологія тощо.

Розвиток інвестиційно-інноваційних процесів за 2001–2010 рр. характеризується активізацією як у розвинутих країнах, так і тих, що розвиваються. Динаміка насамперед генерована здійсненням фінансування інноваційної діяльності. Світовий досвід підтверджує, що успішна інноваційна економіка потребує утримування обсягів фінансування науки та науково-дослідних робіт на рівні не менше 2 % ВВП. Аналіз питомої ваги витрат на дослідження й розробки серед світових лідерів у галузі інновацій засвідчив такі дані.

Світові видатки на науку й НДДКР у 2011 р. зростуть на 3,6 % і сягнуть 1,2 трлн дол. Одноосібним лідером у цій сфері протягом 40 років лишаються США, де витрати становитимуть третину їх світового обсягу – 405,2 млрд дол., або близько 2,7 % ВВП. Разом із тим, темпи їх зростання уповільнюються: 3,2 % ВВП у 2010 р. Проте, з огляду на очікуваний рівень інфляції 1,5 % у 2011 р., реальні видатки збільшаться на 0,86 %, або на 3,4 млрд дол.

Китай у 2011 р. витратить на дослідження й розробки 153,7 млрд дол. (1,4 % ВВП) порівняно зі 141,4 млрд дол. у 2010 р. і посяде друге місце у світі¹, потіснивши Японію, у якій видатки зростуть зі 142 до 144,1 млрд дол. (3,3 % ВВП)². Неухильне нарощування досліджень і розробок у Китаї ви-

¹ У програмі розвитку високих технологій до 2022 р. Китай націлений посісти перше місце у світі за рівнем їхнього розвитку.

² CIA World Fact Book [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>; Global R&D Funding Forecast [Електронний ресурс]. – Режим доступу: – <http://www.rdmag.com/tags/publications/global-r-and-d-funding-forecast>.

кликає стурбованість з погляду збереження (або можливостей втрати) конкурентних позицій США (зокрема, у сфері космічних технологій та освоєнні космосу після завершення програми “Спейс шаттл”); у країні зроблено акцент на підвищенні значущості науки й техніки у забезпеченні піднесення економіки, крім того, більшість вищих політичних посад обіймають інженери.

Росія перебуває на десятому місці серед світових лідерів за видатками на науку. У федеральному бюджеті 2011 р. на її фінансування передбачено 227,8 млрд руб. (дані дещо відмінні від попередніх) – на 32 % більше порівняно з 2010 р. і на 100 млрд руб. – ніж у 2008 р. (при цьому їх частка у ВВП залишиться незмінною – 1 %)³.

У більшості розвинутих країн світу державні видатки на науку дорівнюють від 20 до 50 %, для фундаментальних досліджень – 50–70 %. Європейській інноваційній системі притаманна значна частка державної підтримки у фінансуванні досліджень і розробок – 34,4 % усіх інноваційних витрат (перше місце у світі, хоч обсяги мають тенденцію до зменшення – з 35 % у 2008 р. до 34,4 % у 2010 р., що великою мірою спричинено світовою фінансовою кризою), а 57,1 % фінансуються коштами приватних бізнес-інвесторів, тоді як у Японії – 77,1 %. У США фінансування інновацій державними коштами у 2009 р. становило 27,7 %⁴.

У регіоні ЄС у 2010 р. середня частка видатків на НДДКР дорівнювала 1,9 % ВВП, у США – 3,2, Японії – 3,44 %. Досить низький відсоток фінансування НДДКР у ЄС пояснюється нерівномірним розподілом витрат на сектор інновацій у різних країнах-членах⁵.

Інновації справедливо вважаються головним фактором підвищення конкурентоспроможності на макро- й мікрорівнях. Курс на створення конкурентоспроможної інноваційної економіки було проголошено на саміті ЄС (Лісабон, березень 2000 р.), а на початку 2002 р. Радою Європи у Барселоні сформульовано конкретні завдання у сфері стимулювання інноваційного розвитку. Серед них – підвищення до 2010 р. питомої ваги витрат на НДДКР з 1,9 до 3 % ВВП, насамперед за рахунок зростання асигнувань приватного сектору; подальша вертикальна і горизонтальна координація інноваційної політики; створення єдиного Європейського дослідницького простору з урахуванням розширення Європейського Союзу.

Європейською комісією 1 січня 2007 р. була затверджена Сьома Рамкова програма (РП7), що має підназву “Будівництво Європейського дослідницького простору знань для зростання”, яка завершиться 31 грудня 2013 р. Вона передбачає подальший розвиток європейської кооперації за найбільш перспективними науково-технічними напрямками, серед яких: побудова

³ Минобрнауки РФ: расходы на науку в 2011 году увеличатся на 32 % [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.mail.ru/politics/5053875>.

⁴ R&D and Innovation System in Asia. Science and Technologies Policy Division // OECD. – 2010. – P. 17.

⁵ European Commission. Eurostat [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/science_technology_innovation.

інформаційного суспільства, біотехнологія й генна інженерія, нанотехнологія та нові матеріали, космос, безпека та ін. Поставлено завдання прискорення створення інноваційного інформаційного суспільства, а також стимулювання енергозбереження і використання альтернативних джерел енергії в усіх секторах економіки, включаючи транспорт.

Реалізація зазначених завдань і тенденцій можлива лише за наявності обґрунтованої стратегії, забезпечення коштами й сприятливого інвестиційного середовища.

В Україні констатується несприятлива ситуація: видатки на науку в бюджеті 2010 р. становили лише 0,43 % ВВП – найнижчий показник за останнє десятиліття, а також серед усіх європейських країн. Неухильно втрачаються можливості активізації наукової сфери, її впливу на розвиток і впровадження інновацій, хоча це один з основних розділів Програми економічних реформ. За графіком реформ, з 2011 р. почався другий етап розвитку інноваційної сфери, в якому передбачено “збільшення бюджетного фінансування... прикладних наукових досліджень, науково-технічних розробок та інноваційної діяльності”. Але завдання фактично виявилися декларативними.

Показники бюджету 2011 р. також не відповідають проголошеним пріоритетам щодо посилення науково-технічного й інноваційного розвитку економіки. Фінансування цієї бюджетної статті зменшено практично вшестеро – з майже 40 млн грн у 2010 р. до 7 млн 150 тис. грн у 2011 р. Скорочено й витрати на державні премії та гранти у сфері науки – на 3 млн грн. Фінансування Національної академії наук України не забезпечує навіть мінімальних потреб, дефіцит становить майже 1,2 млрд грн. Через це ряд важливих державних цільових науково-технічних програм, фундаментальних і прикладних досліджень було скорочено більш ніж у 20 разів.

Держава порушує норматив граничного фінансування науки – до 1,7 % ВВП, який саме і визначила у законодавчому порядку (ст. 34 “Бюджетне фінансування наукової і науково-технічної діяльності” Закону України “Про наукову і науково-технічну діяльність” від 13.12.1991 №1977-ХІІ: “Держава забезпечує бюджетне фінансування наукової та науково-технічної діяльності (крім видатків на оборону) у розмірі не менше 1,7 відсотка валового внутрішнього продукту України”). Кабінет Міністрів України послідовно подає проекти бюджету, де ці цифри фактично в рази менші від задекларованих потреб.

До основних причин негативного стану розвитку інновацій належать: збереження високого рівня ресурсо- та енерговитратності економіки; відсутність мотивації до здійснення інноваційної діяльності у підприємств; зниження попиту промисловості на інноваційні продукти; поглиблення деформацій у структурі промисловості; несформованість внутрішнього ринку, який не став активним споживачем інноваційної продукції національних виробників; недостатній рівень фінансового забезпечення реалізації державної науково-технологічної та інноваційної політики; закріплення наявної технологічної структури економіки України за рахунок надходження іноземного капіталу; недостатність рівня розвитку ринкових інститутів, що стримує інноваційний потенціал економіки; нестратегічна модель

міжнародної спеціалізації економіки України, яка може бути конкуренто-спроможною на зовнішньому ринку здебільшого за рахунок порівняльних переваг у вартості природних ресурсів та робочої сили, а не технологічних; стримування інноваційної діяльності підприємств такими факторами, як відсутність фінансування, недостатність інформації про ринки збуту, високі кредитні ставки, недосконалість законодавчої бази у сфері інновацій, податкової системи та пільгового режиму для здійснення інноваційної діяльності, міграція фахівців і науковців високого рівня; невизначеність суті інновацій у нормативно-законодавчій площині.

Усі ці чинники зумовлюють слабкий розвиток інновацій та дедалі сильнішу втрату інноваційної активності.

Водночас є серйозні досягнення у сферах, які в найбільш технічно розвинутих країнах традиційно належать до високих технологій, насамперед у літакобудуванні. Лише сім країн світу, у тому числі Україна, мають повний цикл проектування та виробництва літаків. Тільки за останні роки було побудовано три принципово нові моделі (Ан-70, Ан-140, Ан-38) – одні з найперспективніших у світі. Це стосується і ракетно-космічної галузі, яка зберігає світове визнання. Широкі можливості має суднобудування, здатне виконати будь-які замовлення на будівництво сучасних суден і кораблів як цивільного, так і військового призначення, а також забезпечити весь комплекс послуг з їх ремонту. Наявні здобутки у виробництві військової техніки, зокрема, реалізуються проекти розвитку танкобудування – Україна входить до п'яти країн світу із замкнутим циклом виробництва цієї надзвичайно складної високотехнологічної продукції і за технічними характеристиками не тільки не поступається світовим аналогам, а й за багатьма параметрами перевищує їх. Усі зазначені галузі перебувають у полі зору світових бізнес-кіл.

Інноваційний розвиток на міжнародному рівні реалізується за рахунок відносин із провідними країнами та інтеграційними угрупованнями. Вступ України до Світової організації торгівлі (травень 2008 р.), певний прогрес у переговорах щодо угоди про асоціацію з ЄС, приєднання до Енергетичного співтовариства (вересень 2010 р.) є важливими елементами інтегрування в міжнародний економічний простір. Для України найбільш вагомими його учасниками є країни ЄС, Росія і Китай, з якими здійснюється співробітництво в галузі науки і техніки.

Геополітичне становище України створює можливості для результативної та взаємовигідної співпраці з інтеграційним угрупованням ЄС, з яким досягнуто досить значного рівня співпраці у сфері науки та технологій. Реалізуються спільні проекти, зокрема, Управління цивільною авіацією, космічної співпраці й суспільного фінансування, що сприяє тіснішій співпраці європейських і українських спеціалістів, створено Інформаційний центр з питань Рамкової програми ЄС у сфері досліджень і технологічного розвитку, діяльність якого сприяє розширенню участі українських дослідників у РП ЄС. Важливим завданням стає забезпечення активної участі вчених України у проектах Сьомої Рамкової програми Єврокомісії. Пріоритети співробітництва України і Євросоюзу на сучасному етапі передбачають реалізацію таких напрямів, як технічна й фінансова допомога у ви-

рішенні проблем захисту навколишнього середовища, реструктуризації державного сектору, реформування аграрного сектору й транспортної інфраструктури, адміністративної системи.

З метою європейської інтеграції української фундаментальної та прикладної науки доцільно просувати ідею створення інтегрованої інформаційної мережі академічних інститутів, віртуальних лабораторій, бібліотек і баз даних на території України, враховуючи іноземний досвід розвитку подібних мереж.

Загалом аналіз стану науково-технічного потенціалу України показує, що за умов кризового періоду він ще більше скоротився в кількісному і якісному вираженні. Водночас, завдяки все ще високим абсолютним показникам науково-технічної діяльності, а також динаміці до їх стабілізації, Україна утримує місце серед країн, що досі мають реальні можливості для виходу на світові ринки наукомісткої продукції, активної участі в процесі міжнародного поділу праці у сфері науки, техніки, інновацій.

У галузевому плані, у контексті дилеми “Митний союз або зона вільної торгівлі”, закономірно виникає питання про інтеграційні перспективи українського авіапрому. Може утвердитися теза, що проблема втратила актуальність у зв’язку з активним створенням українсько-російського СП у галузі літакобудування, яке одержало право управління спільними проектами, оскільки вектор у цій сфері здається визначеним на багато років. Однак є кілька нюансів. По-перше, Росії так і не вдалося домогтися одержання контролю у створюваному об’єднанні, по-друге, активні переговори України про зону вільної торгівлі (ЗВТ) з ЄС можуть відкрити перед національним авіабудуванням нові перспективи.

Теза прихильників Митного союзу стосовно відсутності інтересу до української промисловості в Європі не є безперечною. З одного боку, можна констатувати неможливість тісної інтеграції її літакобудування з авіапромом США і Європи; внаслідок економічної кризи інтерес останніх до української промисловості практично зник. З другого – необхідно визнати й переваги європейського вектора, оскільки створення ЗВТ із ЄС могло б здешевити виробництво українських літаків у зв’язку з тим, що значна частина вартості готового літака (до 50 %) припадає на імпорتنі комплектуючі вироби. Скасування мита сприяло б заощадженню близько 3 млн дол. США, або в середньому 10 % усіх витрат на одній машині.

Співробітництво з Росією є важливим для галузі – як з погляду одержання замовлень на комплектуючі вироби для повітряних суден, вироблених у РФ, так і збуту української готової продукції – регіональних цивільних літаків. Головним слабким місцем аргументації на користь інтеграції українського літакобудування з російським сектором є акцент на його безальтернативності. Вступ до Митного союзу містить певні вигоди для авіапрому, але позбавить Україну можливості маневру щодо створення проектів без участі Росії. У російських проектах Україні завжди відводитиметься другорядна роль, посилення політичного впливу на пріоритети авіапрому позбавить її можливості бути повноправним учасником на цьому ринку і наша держава виступатиме лише підрядником російських підприємств. При ін-

теграції в російське авіабудування також не варто очікувати значного підйому галузі, оскільки РФ сама переживає кризу в тих сегментах, які поєднують її з Україною (виробництво цивільних регіонально-пасажирських і військово-транспортних літаків), а за результативністю не набагато випереджає Україну: у 2010 р. було випущено лише сім цивільних літаків, в Україні – два.

Також можна констатувати, що питання об'єднання з російським авіапромом перейшло в площину лише політичних дискусій, оскільки жодного економічно самостійного проекту в сфері авіабудування вже не залишилося. У Росії існують проекти, які можуть бути альтернативою Ан-148, Ан-70 і Ан-140; у рамках СП Ан-124 також вироблятимуться в Росії. Причому з розвитком програм імпортозаміщення ступінь залежності авіапромисловості Росії від української неминуче скорочуватиметься (такі процеси вже відбуваються щодо виготовлення двигунів і ключових агрегатів).

Разом із тим твердження щодо незначної ролі співпраці з Заходом мають надто ідеологічний акцент (особливо з боку російської сторони) й легко спростовуються як ретроспективою, так і перспективами. Перша засвідчена наполегливими пропозиціями про співробітництво з боку європейського концерну EADS, який при створенні вельми необхідного йому військово-транспортного А400 зазнав серйозних труднощів і був готовий використати український досвід зі створення Ан-70 (час згаяно, проект А400 успішно реалізується). Або заявою машинобудівного конгломерату United Technologies Corporation (США) щодо можливої участі у приватизації, якщо Україна прийме рішення про інтеграцію у світову авіапромисловість (2004 р.).

Інша структуровизначальна наукомістка галузь – машинобудування – також має певні перспективи. На засіданні Кабінету Міністрів України 2 лютого 2011 р. було прийнято Програму розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності на період до 2015 року – з метою створення максимально сприятливих інвестиційних умов для побудови високотехнологічної економіки. Документом передбачено, що у машинобудуванні, як ключовій галузі промисловості (має досягти 20 % у 2015 р. у загальній структурі промисловості), зі зростанням інвестицій має суттєво збільшитися частка високотехнологічних виробництв і внаслідок цього – загальна конкурентоспроможність економіки.

На сьогоднішньому етапі цьому перешкоджають ставки ввізного мита на імпортне обладнання (до 5 %), аналоги якого не виробляються в Україні й використовуються для виготовлення продукції вітчизняного машинобудування. Це стосується насамперед сучасних металообробних центрів, фарбувальних комплексів, обладнання для лазерного розкрою металу. Ставки мита, по суті, є податком на інвестиції, які значно сповільнюють процес технічного переоснащення машинобудівних підприємств, заважають припливу інвестицій в економіку України. Скасування мита дасть змогу сформувати технологічні комплекси для виробництва конкурентоспроможної інноваційної продукції українського машинобудування.

З огляду на це, пропонується внести зміни до розділу XVI Додатка до Закону України “Про Митний тариф України” від 21.12.2010 № 2829-VI,

скасувавши встановлені ввізні ставки мита на товарні позиції імпортного обладнання, що не виробляється в Україні і вкрай необхідне для технічного переоснащення галузі та належить до груп 84 та 85 за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності.

Слід акцентувати увагу на ще не дослідженому явищі, яке здатне істотно завадити ефективній інтеграції у світовий простір, – внаслідок появи якісно нової форми конкуренції. Глобалізація справедливо називається “економікою, що базується на знаннях”. Нові інформаційні технології, а також технологічні галузі є структуровизначальними для багатьох національних економічних комплексів, забезпечують їхню конкурентоспроможність і таким чином – піднесення національних економік. Ці галузі перебувають під пильною увагою як держав-конкурентів, так і тих, що прагнуть до глобального й технологічного лідерства за рахунок використання стратегій, скерованих на досягнення амбітних цілей.

Останнім часом індустриальні країни стикнулися з проблемою таргетингу (у вільному перекладі з англ. – “виявлення, напад і знищення”), стратегією, якої ще не було в історії в такій формі, що дає змогу позбутися від конкурентів у важливих і перспективних нішах діяльності. Зокрема, за допомогою таргетингу Китай водночас поступово захоплює ринки в усьому світі, а також здійснює модернізацію власної економіки. У прагненні позбутися конкурентів і створенні оснащених передовою технікою глобальних лідерів китайським підприємствам притаманні швидкість, жорсткість і рішучість.

Прикладом можуть бути світові та європейські лідери ринку мереж телекомунікації: Nokia Siemens Network (Фінляндія – Німеччина), Ericsson (Швеція) і Alcatel-Lucent (Франція – США), які зазнали агресивної атаки з боку ще недавно абсолютно невідомих підприємств Huawei і ZTE. Шляхом використання різноманітних методів – від демпінгових цін і низьких зарплат до мільярдних державних кредитів – китайські конкуренти “перехоплюють” у західних виробників великі замовлення. Аналогічні проблеми назрівають у автовиробників Mercedes-Benz Cars (Німеччина) і Peugeot S.A. (Франція). Це стало очевидним після купівлі Zhejiang Geely Holding Co (Китай) у Ford Motor (США) легенди світового автопрому компанії Volvo (Швеція) за 1,8 млрд дол. у березні 2010 р. У результаті компанія, що випускає дешеві неякісні автомобілі, уже незабаром зможе виробляти дешеві, але якісні. І західним концернам потрібно буде щось протиставити, інакше вони неминуче збанкрутують внаслідок китайської конкуренції.

Стратегія “виштовхування” конкурентів не вирізняється витонченістю, проте головний спосіб полягає в здобутті нових технологій. Для досягнення цієї мети використовують три методи: самостійна розробка; розшифрування, копіювання й запозичення (а точніше – крадіжка); якщо перші два не вдалися – створення спільних підприємств (СП) із західними конкурентами. Після одержання доступу до знань уже через кілька років починається конкуренція з їхньою продукцією на експортних ринках.

З боку Китаю давно було зафіксовано економічне шпигунство – “піратське” копіювання комп’ютерних програм, адаптацію технологій до

китайських товарів без отримання ліцензій та сплати роялті. Китайські підприємства винайшли набагато більш витончений шлях порівняно з відкритим промисловим шпигунством — за рахунок спільних підприємств абсолютно в усіх сферах: створенні автомобілів, літаків або швидкісних поїздів.

Подібні загрози безпосередньо стосуються й України. Китайськими фахівцями вже були здійснені спроби копіювання технології лідера українського машинобудування — запорізького машинобудівного конструкторського бюро “Івченко-Прогрес”, зокрема технологію створення його двигуна АІ-25ТЛ. Після невдачі вони звернулись щодо передачі ліцензії на виробництво двигуна. Сьогодні “Івченко-Прогрес” і компанія “Мотор Січ” (що займається серійним випуском розробок “Прогресу”) розробляють двигун на базі АІ-222, який встановлюється на китайські навчальні бойові літаки Л-15. Активний інтерес до цих розробок підтверджується регулярними запитами щодо продажу КНР ліцензій на виробництво низки українських розробок.

Шпигунський натиск донині вдавалося стримувати. Однак варто врахувати повчальний досвід 2008 р. — приголомшливий розрив з боку Китаю контракту на поставку російських винищувачів — уже згаданого Су-27. Закупивши у Росії 95 комплектів двигунів для виробництва китайського аналога Су-27 — літака J-11, Китай відмовився від купівлі ще 105, оскільки вдалося розшифрувати технологію створення винищувача, через що потреба в російських технологічних комплектуючих виробач для складання Су-27 відпала. Справа не обмежилася лише відмовою від продовження контракту, головним підсумком стала конкуренція із Су-27 на зовнішніх ринках.

Україну повинно насторожити те, що аналогічною “школою” для китайських інженерів можуть бути відразу два українських авіабудівники. Наприкінці лютого 2010 р. розпочалися переговори про створення українсько-китайського авіабудівельного підприємства з корпорацією ФЕД (Харків). Поки підприємство постачає Китаю запасні частини й агрегати для авіатехніки виробництва Росії й України. Але в рамках спільного виробництва складатиметься літак, який стане основною транспортною машиною країни, подібною російському військово-транспортному Іл-76. Наприкінці 2008 р. стало відомо про початок переговорів щодо створення СП у Китаї з боку й концерну “Антонов” і наміри останнього передати технології складання Ан-70. Така можливість підтверджена в рамках державного візиту голови Китайської Народної Республіки Ху Цзіньтао в Україну (червень 2011 р.) — досягнення домовленості щодо розширення співробітництва між Україною й Китаєм в авіабудуванні, здійсненні спільних розробок великих і середнього транспортних літаків, реактивного транспортного літака, а також спільного виробництва літаків Ан-70, Ан-148, Ан-158. Це означає, що рано чи пізно в розпорядження Китаю потраплять усі необхідні технології і таким чином Україна втратить конкурентоспроможну галузь, а відповідно й ефективну можливість інтегрування у світовий простір.

Сподівання на те, що створення СП із Китаєм посилить позиції ФЕД на ринку країни й гарантуватиме замовлення на десятки років, не є реалістичними.

В Україні реалізується ряд проектів за допомогою кредитів китайських банків під державні гарантії України, зокрема, будівництво шахти в с. Тяглів (Львівська обл.), спільний індустріальний парк інновацій, створення українсько-китайського Інституту електрозварювання імені Є. О. Патона, спорудження швидкісної залізниці між аеропортом “Бориспіль” і Києвом, а також будівництво парогазової електростанції у Шолкіно (Крим). Але багато з них реально не запрацювали.

Протягом державного візиту голови Китайської Народної Республіки Ху Цзіньтао була підписана спільна декларація про стратегічне партнерство між Україною й КНР, а Президент України В. Янукович запропонував упровадити ефективніші форми взаємодії – прямі інвестиції, лізинг і концесії, а також інтенсифікувати створення на території України спільних виробництв.

Співробітництво з цією державою пов’язане з масштабними ризиками й не відповідає повною мірою національним інтересам України. Це підтверджується невиконанням обіцянок щодо цільового придбання. Так, судно “Варяг”, що протягом тривалого часу стояло у верфі м. Миколаїв, було придбано Китаєм ще в 1998 р. – начебто для облаштування розважальними центрами й казино. Внаслідок добування було одержано повноцінний бойовий корабель. Ще один момент полягає в тому, що Китай замовив у Росії велику партію палубних винищувачів, але купив лише два й вже має в розпорядженні власні літаки, дуже схожі на російські, які можуть базуватися на авіаносцях (на “Варягу”, зокрема, розміщено 26 літаків Су-33 і МіГ-29К, а також 24 вертольоти Ка-27, Ка-29 і Ка-31).

Не кращий вигляд має ситуація з китайським генеральним підрядником в Україні. Найгучніший інфраструктурний проект під Євро-2012 – залізниця з Києва в Бориспіль – також не буде побудована в строк. Будівництво залізничної колії довжиною 8 км між Києвом і аеропортом “Бориспіль” введено в ранг національного проекту “Повітряний експрес” і постійно видається за надзвичайно виграшний приклад українсько-китайського співробітництва. У рамках підписаного 20 червня 2011 р. контракту Україні було надано кредит у розмірі 372,31 млн дол. під державні гарантії.

Однак його справжня користь викликає сумніви. Замість того, щоб наслідувати досвід європейських столиць і просто продовжити до аеропорту гілку метро в рамках плану муніципального розвитку, було позичено солідні кошти, які й були надані закордонному генеральному підрядникові. В ідеалі після освоєння коштів повинна з’явитися залізниця, що в плані логістики нічим не буде кращою за теперішнє автобусне сполучення.

Подібні проекти викликають настороженість ще й масштабістю: фінансовий вимір угод, проектів і контрактів, підписаних у рамках візиту, становить близько 3,5 млрд дол.

Резюмуючи викладене, можна стверджувати, що взаємодія з Китаєм пов’язана з ризиками й небезпеками для України, загрозою втрати конку-

рентоспроможних галузей та економічній безпеці. З огляду на це, доцільно сформулювати конкретні висновки та рекомендації.

1. Світова практика засвідчила неможливість повної довіри до Китаю при укладенні контрактів (тим більше масштабних).

2. Фінансування спільних проектів слід розпочинати синхронно, а в разі недотримання термінів обумовлювати штрафні санкції.

3. Пропозиції щодо створення СП варто розглядати насамперед крізь призму прагнення Китаю до заволодіння технологіями.

4. Треба уникати передання стратегічно важливих технологій у рамках створюваних СП.

Інакше наслідки стратегії таргетингу будуть нищівними для економічної безпеки України.

Урахування наведених тенденцій, факторів і світового досвіду сприятиме інтегруванню України у світовий простір з меншими витратами.