

Секція

« ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ »

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор Л.О.Українська

УДК 338.242.2

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
АВІАБУДУВАННЯ, ЯК ОСНОВА
СУЧАСНОГО НАУКОЄМНОГО
ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ

Ареф'єва О.В., д.е.н., професор (НАУ)

Радикальні трансформації державного устрою, зміни принципів функціонування економіки, соціальних параметрів суспільного середовища, які мали місце упродовж останніх двох десятиліть, не могли оминути і авіапрому, змінивши його завдання, напрямки, пріоритети та темпи розвитку.

Наслідком складних трансформаційних процесів та несистемних економічних реформ у 1992-2000 рр. стала втрата близько 80% авіаційного потенціалу України, а обсяг реалізованої продукції української АП за цей же період склав лише 1,6 млрд дол. США. Окрім цього, в нових умовах АП України виявилася однією з найбільш вразливих до ринкових змін, оскільки за радянських часів її підприємства були вбудовані у структуру ОПК, а отже, не мали достатнього практичного досвіду самостійної комерційної діяльності, у тому числі на світовому ринку. В сукупності з інфляцією, масовим відпливом висококваліфікованих кадрів та втратою господарських зв'язків це поставило АП у жорсткі умови, за яких серійне виробництво на рівні близько 100 літаків на рік відтепер стало неможливим, і як наслідок - були втрачені деякі ринки збуту. Протягом 2003-2007 рр. українськими підприємствами було вироблено всього 14 літаків, тоді як для зарубіжних конкурентів така кількість зазвичай є предметом одного із багатьох контрактів, які укладаються упродовж року.

Сьогодні серед основних підприємств АП України функціонують: Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова, Київський державний завод «Авіант», Харківський авіаційний завод (ХАЗ), Запорізьке ДКБ «Івченко-Прогрес», а також ВАТ «Мотор Січ» - єдиний в Україні виробник авіадвигунів. Крім того, функціонування і розвиток АП забезпечують близько 25 авіапідприємств, які виробляють різні агрегати та вузли, у тому числі - 16 АРЗ.

На базі декількох провідних підприємств України (Державне підприємства «Авіаційний науково-технічний комплекс імені Антонова»

(АНТК ім. Антонова, Київ), Київського державного авіаційного заводу «Авіант», Харківського державного авіаційного виробничого підприємства (ХДАВП), Державного підприємства «Київський авіаремонтний завод 410 цивільної авіації», Державного науково-дослідного інституту авіаційних технологій УкрНДІАТ) створено «Корпорацію «Антонов». Необхідно наголосити і на тому факті, що авіабудівна промисловість зазнає систематичного реформування, так на виконання розпорядження КМУ від 01.07.2009р. №758 та наказу Мінпромполітики України від 10.07.2009 р. №476 ДП «Київський авіаційний завод «Авіант» був приєднаний до ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» на правах філії із назвою «Серійний завод «Антонов».

Ключові проблеми функціонування підприємств авіаційної промисловості в останні два десятиліття коротко можна охарактеризувати наступним чином:

- по-перше, підприємства вітчизняного авіапрому, які станом на 1991 р. спеціалізувалися на розробці та виробництві переважно військової техніки, не отримали замовлень від міністерства оборони України, а відтак і втратили державну підтримку;

- по-друге, українські авіаційні підприємства постали перед необхідністю створення і впровадження у виробництво цивільних літаків (які, до речі, О. Антонов припинив проектувати у 1978 р.);

- по-третє, падіння життєвого рівня населення призвело до зниження обсягів пасажирських авіаперевезень з 13 млн чол. у 1991 р. до 1 млн чол. у 1999 р. [6], а відтак і зменшився попит на авіаційну цивільну техніку;

- по-четверте, слід зазначити, що на початку 90-х рр. російське та українське авіабудівництво ще зберігало передові позиції у світі відносно нових нещодавно розроблених зразків цивільної авіаційної техніки (Ту-204, Іл 96-300, Іл-114, Ту-334, Ан-38, Ан-70), що закінчували сертифікаційні випробовування і за всіма характеристиками відповідали світовим зразкам, але коштів для розгортання їх серійного виробництва вже не було;

- по-п'яте, свою роль у процесі падіння показників галузі відіграли тривала економічна криза, брак планів довгострокового розвитку й розриви традиційних зв'язків з іноземними партнерами, а також кадрові проблеми, коли фактично не відбулося зміни покоління проєктантів, унаслідок чого виникли серйозні

труднощі із конструкторськими ресурсами, недостатність сучасних технологій — як технічних засобів, так і програмного забезпечення, відставання в оснащенні бортових радіоелектронних комплексів, а ще існують проблеми в сотень підприємств, що виробляють комплектуючі, без яких літак не є працездатним;

- по-шосте, не можна оминати увагою ще одну проблему — брак досвіду виробництва та просування товару в умовах ринку. Так, транспортний літак Ан-70, який мав стати рушійною силою розвитку АП України в нових умовах, уже «спожив» 1,5 млрд дол. США, більше, ніж сума коштів усіх інших проєктів періоду незалежності, разом узятих, але серійне виробництво й досі не налагоджене.

Зазначені проблеми такою ж мірою позначилися і на авіадвигунобудівництві, у сфері якого єдиним в Україні є підприємство «Мотор Січ» (м. Запоріжжя). Однак в ринкових умовах позиція цього підприємства була більш вигідною, адже сьогодні кожен десятий літак та кожен четвертий гелікоптер у світі оснащений двигуном українського виробництва, випущеним підприємством ВАТ «Мотор Січ». На даному етапі — це підприємство, яке спеціалізується на виробництві наукомісткої продукції, має унікальне виробництво, де сконцентровано новітні авіаційні технології, обладнання, інтелектуальний кадровий потенціал, який дозволяє створити конкурентоспроможну на світовому ринку техніку нового покоління: 43 типи двигунів та їх модифікації, багато з яких тривалий час експлуатуються на авіаційних магістралях 89 країн світу. Однак і за такої потужної бази та вигідного ринкового положення ВАТ «Мотор Січ» переживає не найкращі часи, зокрема внаслідок труднощів із фінансуванням перспективних розробок авіадвигунів V покоління та недостатністю оборотних коштів для закупівлі комплектуючих.

Результатом усіх зазначених обставин стали важкі умови функціонування, а скоріше виживання, вітчизняних авіа будівельних підприємств без державної підтримки за умов суцільної неплатоспроможності населення. З іншої сторони, по при цей песимістичний висновок, зараз вітчизняна авіапромисловість випускає літаки Ан-32, Ан-72, Ан-74 та модифікацію цих літаків — Ан-124. Окрім цього, Україна розраховує на серійне виробництво нових зразків літаків: Ан-70, Ан-74ТК-200, Ан-74ТК-300, Ан-140, а також й Ан-148 та АН-158, який зробив перший свій політ у 2010 р. Названі моделі мають зацікавити нових покупців і допомогти старим клієнтам замінити парк застарілих «Анів». Нині заміні підлягають літаки, які майже виробили ресурс, — Ан-12 на Ан-70 і Ан-24, відповідно, на Ан-140. Двигуни

до антонівських літаків проєктує і серійно виробляє запорізький моторобудівний комплекс: Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» і Запорізьке ВАТ «Мотор Січ». Останнім часом поряд із двигунами Д-27 (для Ан-70), Д-36 (Ан-74) запорізькі двигунобудівники освоюють ринок вертолітних двигунів і двигунів для легких літаків.

На законодавчому рівні авіабудування України у складі машинобудування включена до одного з пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на період до 2013 р. Така важливість машинобудування відзначена на законодавчому рівні через те, що в Україні воно є однією з бюджетоутворювальних галузей промисловості. По при це, як уже зазначалось, результати діяльності цього важливого наукомісткого сектору в останні два десятиліття є далекі від бажаних.

УДК: 338.47:656.2

УЧЕТ СОСТОЯНИЯ ОБЩЕСТВА ПРИ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

*Бараш Ю.С., д.э.н., профессор (ДНУЖТ
им. Лазаряна)*

В современных условиях при разработке вариантов развития транспортной системы Украины в условиях МТК нельзя пренебрегать требованиями устойчивого развития общества.

Если говорить о роли транспорта в обеспечении устойчивого развития общества, то следует выделить моменты, на которые влияет транспорт: охрану здоровья; уменьшение смертности; обеспечение устойчивого развития населенных пунктов; защиту атмосферы; борьбу с изменениями климата; рациональное использование земельных ресурсов; сохранение лесов и биологического разнообразия.

Следует также отметить, что транспорт существенно влияет на окружающую среду, безопасность регионов и общество через аварии, загрязнение атмосферы, шум и другие факторы. Обозначенные факторы иногда чрезмерно отрицательно сказываются на развитии общества.

Следует также иметь ввиду, что человечество не сможет отказаться от транспортных услуг, поэтому важно выбирать такие направления развития транспортных систем, при которых ущерб, наносимый транспортом обществу, будет минимальным.

Оценка этого ущерба в каждом виде воздействия по количественным характеристикам не позволяет дать интегральную оценку для