

Юрій Б. Голляк

## ФОРМУВАННЯ ОСНОВНИХ НАПРЯМІВ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В МЕЖАХ СТАЛОГО ЗРОСТАННЯ СВІТОВОГО АВІАРИНКУ

*У статті розроблено основні напрями реалізації стратегії розвитку авіаційної галузі України. Оцінено їх вплив на розвиток національного та світового авіаринків. Визначено пріоритетні шляхи розвитку для підприємств авіаційної промисловості України.*

*Ключові слова:* стратегія; розвиток; авіаційна галузь; світовий авіаційний ринок.

*Літ. 11.*

Юрий Б. Голляк

## ФОРМИРОВАНИЕ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ В РАМКАХ УСТОЙЧИВОГО РОСТА МИРОВОГО АВИАРЫНКА

*В статье разработаны основные направления реализации стратегии развития авиационной отрасли Украины. Оценено их влияние на развитие национального и мирового авиарынков. Определены приоритетные пути развития для предприятий авиационной промышленности Украины.*

*Ключевые слова:* стратегия; развитие; авиационная отрасль; мировой авиационный рынок.

Yuriy B. Gollyak<sup>1</sup>

## FORMATION OF KEY DIRECTIONS IN REALIZATION OF THE DEVELOPMENT STRATEGY FOR UKRAINE'S AVIATION WITHIN SUSTAINABLE GROWTH OF THE WORLD AVIATION MARKET

*The article develops the key directions in realization of the development strategy for Ukraine's aviation. Their influence upon the development of national and world aviation markets is estimated. The priority development trends for Ukrainian aviation are determined.*

*Keywords:* strategy; development; aviation; world aviation market.

**Постановка проблеми.** На теперішньому етапі розвитку України постала гостра необхідність обґрунтування основних напрямів стратегії розвитку української авіаційної галузі, які потрібно вибудовувати, виходячи з теоретичних положень про інновацію як економічну категорію, структуру інноваційного процесу, зміст і принципи функціонування світового авіаційного ринку. Структурні елементи світового авіаційного ринку, виходячи з цього визначення, і окремі елементи інноваційного процесу, що реалізуються цим авіаційним ринком, просторово рознесені в різних по рівню розвитку в економічному стану країнах. Через це місце української складової в єдиному інноваційному ланцюжку «зародження і створення інноваційного авіапродукту – промислове освоєння – масове виробництво – комерціалізація авіапродукту шляхом просування його на світовий авіаційний ринок» може бути будь-яким. Сама стратегія повинна охоплювати усі стадії інноваційного процесу, з чого витікає декілька цілей стратегічного інноваційного розвитку. Стратегія інноваційного розвитку повинна охоплювати авіаціанок як основу реалізації інновацій-

<sup>1</sup> National Aviation University, Kyiv, Ukraine.

ного розвитку авіаційної галузі, створення науково-технічного авіапродукту і стадію його промислового освоєння.

Необхідність створення власного національного авіаринку інноваційної авіапродукції витікає з наявного стану вітчизняної економіки і в першу чергу вітчизняної авіапромисловості. Особливе значення має друга мета, коли сам інноваційний процес реалізується національною авіаційною галуззю. У цьому випадку визначається роль прямих іноземних інвестицій з головною роллю вітчизняних авіапідприємств у реалізації авіапродукції з найбільшою долею доданої вартості.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Реалізація напрямів інноваційної стратегії полягає в стимулюванні потреб в інноваційному авіапродукті як для кінцевого споживача, так і для проміжного, в першу чергу, підприємств авіапромисловості України [1; 11]. Для підприємств авіапромисловості це полягатиме в стимулюванні використання в якості інноваційного авіапродукту нових засобів виробництва, більшій продуктивності, випуск авіапродукції кращої якості, реалізації енергозбережних технологій [2; 4; 6]. Створення і активне освоєння нових світових (регіональних) авіаринків, що задовольняють вимогам сприйняття інновацій, найбільш складне питання, оскільки воно пов'язане з вирішенням великого комплексу політико-економічних проблем [5]. Реалізація цього напряму здійснюється в першу чергу шляхом формування регіональних авіаринків у рамках регіональних політико-економічних угруповань. На думку В.М. Гейця, для реалізації цієї стратегії у нас ще є певний технологічний заділ [3]. Крім того, у рамках реалізації такої політики можливе використання окремих елементів наявної стратегії формування національного авіаційного ринку [10]. Привабливість цієї стратегії для інших країн сформованого регіонального авіаринку полягає в можливості більш легкого доступу до нових авіатехнологій та інших інноваційних авіапродуктів, чим при співпраці з високорозвиненими країнами і доступу до найбільш швидкозростаючих авіаринків споживання [7; 9].

**Невирішені частини проблеми.** Аналіз перспектив реалізації напрямів інноваційного розвитку у рамках поставленого завдання ґрунтується на проблемності залучення авіаційної галузі України до новостворюваного світового інноваційного авіаринку країн з економіками, що інтенсивно розвиваються. З досвіду формування інноваційних процесів у провідних індустріально розвинених країн, навіть невеликої долі в освоєнні нових інноваційних авіаринків є достатнім для включення їх в елементи інноваційного процесу з дуже невеликою долею додаткової вартості, тобто здійснення економії на витратах.

**Метою дослідження** є розробка та обґрунтування основних напрямів стратегії вбудовування української авіаційної галузі у функціонуючий світовий інноваційний авіаційний ринок.

**Основні результати дослідження.** Основним недоліком чинної стратегії розвитку української авіації є роль, що відводиться українським авіапідприємствам і організаціям в усьому інноваційному процесі виробництва новітніх авіатехнологій. Хоча доля прибутків не є детермінованою величиною і визначається декількома чинниками, до основних ми відносимо:

- частку національного авіаринку;

- національний інноваційний потенціал в реалізації елементів інноваційного процесу: науково-технічні авіарозробки і можливості промислової реалізації цих авіарозробок.

Другий чинник, як показує аналіз світового досвіду і рівня розвитку вітчизняного науково-технічного потенціалу, не дає вирішальних переваг в отриманні досить великої частки прибутку. Це пояснюється тим, що, по-перше, треба дійсно мати істотні науково-технічні розробки, підготовлені для комерціалізації. По-друге, навіть при рівних науково-технічних досягненнях господарі діючого інноваційного процесу і світового авіаційного ринку, в першу чергу ТНК, завжди оберуть власні розробки і, що найголовніше, не допустять на інноваційний авіаринок авіапродукцію під чужим брендом. Виходячи з цього, розглянемо наступні напрями стратегії вбудовування у світовий авіаційний ринок, орієнтовані на участь вітчизняних авіапідприємств в окремих елементах інноваційного процесу, – створення науково-технічного авіапродукту і стадію його промислового освоєння.

На цьому етапі виникає потреба в державній підтримці реалізації стратегії вбудовування національної авіаційної галузі в ланцюжок світогосподарських зв'язків, що в першу чергу визначається інструментами державного регулювання цих процесів.

Першим і основним напрямом, як це було показано в економічній теорії і в аналізі зарубіжного досвіду, являється створення авіаринку, який затребує інноваційний авіапродукт. Задля цього необхідно формування ринку інноваційної авіапродукції і, в першу чергу, інноваційний розвиток авіапромисловості як основного споживача інноваційного авіапродукту, що спрямовано на:

- створення і організацію виробництва принципово нової або з новими споживчими властивостями авіапродукції (авіатоварів, авіаробіт, авіапослуг);
- створення і застосування нових або модернізацію існуючих способів (авіатехнологій) її виробництва, поширення і використання;
- застосування структурних, фінансово-економічних, кадрових, інформаційних і інших інновацій (нововведень) при випуску і збуті авіапродукції (авіатоварів, авіаробіт, авіапослуг), витрат, що забезпечують економію або створюють умови для такої економії. У цьому визначенні простежується кінцева мета, що відповідає економічній теорії.

В Україні інфраструктура авіаринку інноваційних авіапродуктів вказана тільки як «надання авіапослуг із створення і реалізації інноваційної авіапродукції». Іншими словами, безпосередньо не пов'язана з усім інноваційним процесом. Тим паче, що авіапромисловість, споживчий авіаринок не віднесені до інфраструктури інноваційної системи авіаринку.

Серед показників, які допоможуть охарактеризувати інноваційну систему авіаринку України, виділимо такі:

- частка внутрішніх витрат на дослідження і розробки у валовому внутрішньому авіапродукті;
- частка авіапідприємств, що здійснюють інноваційну діяльність, в загальному числі підприємств України;
- частка інноваційної авіапродукції в загальному обсязі продажів авіапродукції на внутрішньому і світовому авіаринках;

- сальдо експорту-імпорту авіатехнологій.

У змісті стратегічного напрямку розвитку інноваційної діяльності авіапідприємств потрібно виділити:

- залучення до господарського обороту результатів інтелектуальної діяльності;

- технологічне переоснащення виробництва для випуску інноваційної авіапродукції.

У межах побудови стратегії виділимо її цілі і завдання щодо розвитку інноваційної системи національної авіаційної галузі, де визначимо, що метою реалізації стратегії розвитку інноваційної системи національної авіаційної галузі є формування економічних умов для виводу на національний і світовий авіаринки конкурентоспроможної інноваційної авіапродукції. Для цього необхідно здійснити:

- розробку і реалізацію заходів податкової, митної і тарифної політик, націлених на стимулювання комерціалізації і впровадження у виробництво нових авіатехнологій;

- створення нормативно-правової бази, спрямованої на формування сприятливого середовища для залучення приватних інвестицій задля фінансування інноваційної діяльності в національній авіаційній галузі, включаючи розвиток форм спільного фінансування інноваційних проектів за рахунок засобів державного бюджету і засобів приватних інвесторів;

- створення інституціональних і правових умов для розвитку венчурного підприємництва в області наукомістких інноваційних проектів в національній авіаційній галузі. На теперішній час серед основних механізмів реалізації державної політики реалізована тільки одна теза: розвиток внутрішнього ринку інноваційної авіапродукції.

Необхідність подальших зрушень обумовлює реалізацію таких основних заходів:

- розвиток умов стимулювання імпортозаміщення вітчизняної конкурентоспроможної інноваційної авіапродукції;

- розвиток державної підтримки експорту конкурентоспроможної інноваційної авіапродукції із захищеними правами на об'єкти інтелектуальної власності.

Реалізація основних напрямів стратегії повинна сприяти здійсненню до 2020 р. структурних перетворень в економіці, що призведуть до росту частки авіаційної галузі у валовому внутрішньому продукті при цьому основний асцент має бути зроблено на стимулюванні авіаринку споживання інноваційного авіапродукту.

Серед основних заходів реалізації стратегії необхідно відмітити організацію моніторингу стану внутрішнього і світового авіаринків інноваційної авіапродукції, аналіз параметрів і динаміки їх розвитку, розробку прогнозів інноваційно-технологічного розвитку країни і інших держав в межах модернізації економіки України на основі авіатехнологічних інновацій, де виділено такі етапи:

- розробка спеціалізованих програм підтримки експорту авіапродукції, що забезпечують пайову участь держави у фінансуванні маркетингових дос-

ліджень і сертифікації інноваційної авіапродукції на відповідність міжнародним стандартам безпеки і якості, а також надання державних гарантій за експортними постачаннями;

- підвищення вимог, стимулюючих впровадження нових авіатехнологій і устаткування з наданням перехідного періоду для суб'єктів господарської діяльності.

На основі цих етапів може бути запропоновано ряд заходів зі стимулювання інноваційної активності авіапромисловості:

- списання частини витрат на НДДКР з бази оподаткування;
- встановлення податкових пільг при збільшенні таких витрат;
- звільнення підприємств від сплати ПДВ при придбанні авіапродуктів - об'єктів інтелектуальної власності (а також організацій-розробників, що продають такі авіапродукти та інші інновації);
- прискорена амортизація нового наукового устаткування;
- підтримка експорту наукомісткої авіапродукції і введення інтелектуальної власності в господарський оборот.

Очікуваними результатами від реалізації основних напрямів стратегії є:

- створення збалансованого, стійкого, розвинутого сектора досліджень і розробок, що буде мати оптимальну інституціональну структуру, забезпечуватиме розширене відтворення знань, конкурентоспроможних на світовому авіаринку;

- створення ефективної інноваційної системи національної авіаційної галузі, що вбудована в глобальну інноваційну систему авіаринку, забезпечує взаємодію сектора досліджень і розробок з вітчизняним авіапідприємницьким сектором і відповідає за основними параметрами інноваційно-авіаційним системам розвинених зарубіжних країн;

- технологічна модернізація економіки і підвищення її конкурентоспроможності на основі передових авіатехнологій.

Особливістю сучасного етапу розвитку інструментів регулювання є використання конкретних цільових індикаторів реалізації програмного розвитку національної авіаційної галузі. Так, для розроблених основних напрямів реалізації стратегії такими індикаторами є:

1. Стійкий ріст внутрішніх витрат на дослідження і розробки авіатехнологій: до 2% ВВП у 2020 р. і до 2,5% у 2025 році. При цьому збільшується доля позабюджетних засобів у внутрішніх витратах на дослідження і розробки: до 60% в 2020 р. і до 70% в 2025 р. (проект програми розвитку авіаційної галузі України до 2025 р.).

2. Підвищення інноваційної активності національної авіаційної галузі питома вага авіапідприємств, що здійснюють технологічні інновації, має досягти 3% у 2020 р. і 4% до 2025 році. При цьому обсяг власних витрат українських авіакомпаній на НДДКР зростає не менше ніж 10% на рік.

3. Ріст питомої ваги інноваційної авіапродукції як в загальному обсязі продажів промислової авіапродукції (до 2020 р. – 15%, до 2025 р. – 18%), так і в експорті промислової авіапродукції (до 2020 р. – 12%, до 2025 р. – 15%).

Особливо необхідно відзначити, що процес вдосконалення інструментів регулювання інноваційної національної авіаційної галузі діяльності триває.

Конкретизація і практична спрямованість основних напрямів стратегії полягає не лише у визначенні індикаторів досягнення поставлених цілей, але й у визначенні основних ризиків при реалізації стратегії, аналізі обмежень і сприятливих чинників реалізації програмних дій.

Для реалізації основних напрямів стратегії пропонується використовувати систему взаємопов'язаних програм і позапрограмних заходів для формування конкурентоздатного середовища з метою технологічного переоснащення української економіки та національної авіаційної галузі.

За результатами досліджень можна зробити такі **висновки**:

1. Чинний стан української авіаційної галузі не відповідає сучасним вимогам розвитку країни, що претендує на звання індустріально розвиненої. Наявний науково-технічний потенціал і інерційність функціонування окремих авіа-підприємств дозволяють підтримувати певний рівень, близький до світового. Основною проблемою є практична відсутність дієвого авіаринку, де може бути затребуваний вітчизняний інноваційний авіапродукт: власна авіапромисловість не виступає в даному випадку локомотивом прогресу, а світові ринкові ніші надійно зайняті ТНК, що виробляють інноваційний авіапродукт.

2. Постає завдання розвитку в першу чергу ринкового попиту на інноваційний авіапродукт. Це може бути досягнуто як за рахунок розвитку внутрішнього авіаринку, так і за рахунок створення регіональних авіаринків. Інший шлях – вбудовування в інноваційний ланцюжок створення інноваційних авіапродуктів для вже існуючих авіаринків. Це є предметом взаємодії з авіакомпаніями індустріально розвинених країн, що контролюють дані авіаринки. Друга точка дотику – це розвиток власного авіаринку, масштаби і перспективи росту якого можуть і вже є предметом торгу з транснаціональними авіакомпаніями.

Запропоновані основні напрями реалізації стратегії розвитку національної авіаційної галузі повинні в першу чергу сприяти формуванню найголовнішої частини усього інноваційного процесу – внутрішнього авіаринку інноваційного авіапродукту, локомотивом створення якого має стати вітчизняна авіапромисловість.

1. *Антонюк Л.Л.* Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації. – К.: КНЕУ, 2004. – 275 с.

2. *Білорус О.Г.* Глобалізація і національна стратегія України: Монографія. – К.: БРОДИ, Просвіта, 2001. – 300 с.

3. *Гець В.М., Семиноженко В.П.* Інноваційні перспективи України: Монографія. – Харків: Константа, 2006. – С. 272.

4. *Портер М.* Стратегія конкуренції: методика аналізу галузей і діяльності конкурентів / Пер. с англ. А. Олійник, Р. Скільського. – К.: Основа, 1998. – 390 с.

5. *Brock, J.* (2008). Structure of American Industry. Prentice Hall. 12th ed. 411 p.

6. *Cento, A.* (2008). The Airline Industry: Challenges in the 21st Century. Physica-Verlag HD. 1 edition. 184 p.

7. *Delfmann, W., Baum, H., Auerbach, S., Albers, S.* (2005). Strategic Management in the Aviation Industry. Kolner Wissenschaftsverlag.

8. *Harvey, G.* (2008). Management in the Airline Industry. Routledge. 1 edition. 176 p.

9. *Janic, M.* (2000). Air Transport System Analysis and Modelling. CRC Press. 1st ed. 318 p.

10. *Macario, R., Van de Voorde, E.* (2010). Critical Issues in Air Transport Economics and Business. Routledge. 1st ed. 400 p.

11. *Shaw, S.* (2007). Airline Marketing and Management. Ashgate Publishing. 6 edition. 323 p.

Стаття надійшла до редакції 15.01.2014.