

**Хлистова А.Ю.,**

студентка,

*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара***Приварникова І.Ю.,**

кандидат економічних наук,

доцент кафедри менеджменту і туристичного бізнесу,

*Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара*

## ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОГО АВІАЦІЙНО-РЕМОНТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

**Хлистова А.Ю., Приварникова І.Ю.** Підвищення інвестиційної діяльності вітчизняного авіаційно-ремонтного підприємства. У статті визначено особливості залучення інвестицій в авіаційну галузь України, їх вплив на діяльність авіаційно-ремонтного підприємства. Крім того, відзначається необхідність встановлення міжнародного партнерства в авіаційній сфері. Особливу увагу звернуто на дослідження найбільш актуальних проблем розвитку авіаційної галузі та визначення шляхів їх вирішення. Зроблено висновки щодо необхідності фінансового та організаційного відновлення авіаційно-ремонтних підприємств. На думку автора, світова практика свідчить про те, що потрібне заохочення інвестиційної діяльності з боку держави на національному рівні.

**Ключові слова:** міжнародне співробітництво, інвестиції, державне регулювання, авіаційна галузь, управління підприємством.

**Хлыстова А.Ю., Приварникова И.Ю.** Повышение инвестиционной деятельности отечественного авиационно-ремонтного предприятия. В статье определены особенности привлечения инвестиций в авиационную отрасль Украины, их влияние на деятельность авиационно-ремонтного предприятия. Кроме того, отмечается необходимость установления международного партнерства в авиационной сфере. Особое внимание обращено на исследование наиболее актуальных проблем развития авиационной отрасли и определение некоторых путей их решения. Сделаны выводы относительно необходимости финансового и организационного восстановления авиационно-ремонтных предприятий. По мнению автора, мировая практика показывает, что необходимо поощрение инвестиционной деятельности со стороны государства на национальном уровне.

**Ключевые слова:** международное сотрудничество, инвестиции, государственное регулирование, авиационная отрасль, управление предприятием.

**Khlystova A.Y., Privarnikova I.Y.** Increase of investment activity of the domestic aviation-repair company. In the article the specifics of attracting investments in the aviation industry of Ukraine, their influence on the activities of the aviation repair company were defined. In addition, there is the need to establish international partnership in the aviation sphere. Particular attention is paid to the study of the most pressing problems in the development of the aviation industry and identifies some ways to solve them. Conclusions are drawn concerning the need for financial and organizational improvement of aviation repair enterprises. According to the author, the world practice shows that it is necessary to encourage investment activity on the part of the state at the national level.

**Key words:** international cooperation, investments, state regulation, aviation industry, enterprise management.

**Постановка проблеми.** Світова практика економічного розвитку свідчить про те, що інвестиції є провідним чинником для країн-лідерів (США, Сінгапур, Японія, країни ЄС тощо), перш за все це позитивно відображається на зростанні рівня технологічного розвитку. Отже, інвестиції виконують роль фундаменту як економічної системи, так і активної економічної одиниці – підприємства, а також можуть бути спрямовані на науково-дослідну роботу та виробництво.

Вітчизняна авіаційна галузь сьогодні має великий потенціал щодо підвищення рівня конкурентоспроможності і поліпшення економічної ефективності (результативності), рентабельності авіаційних підприємств на регіональному рівні. Саме тому ми можемо спостерігати актуалізацію питання стосовно стабіліза-

ції діяльності авіаційно-ремонтних підприємств шляхом залучення інвестицій, це може забезпечити конкурентоздатність підприємств авіаційної галузі взагалі як на внутрішньому, так і міжнародному ринках, а також сприятиме ефективному функціонуванню і розвитку економіки України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Отже, О. Буглак, О. Вовк та І. Мягких у своїх наукових працях приділили увагу особливостям методологічного базису інвестиційної діяльності в авіаційній галузі. Н. Васюткіна акцентує в цьому контексті увагу на впливі зовнішнього середовища на підприємство цієї галузі. Існують також наукові публікації щодо взаємообумовленості впливу інвестицій та певних сфер діяльності авіаційного підприємства, зокрема С. Сергієнко

виокремлював маркетингову сферу, а О. Гребеніков – кадрову. У статі також проаналізовано публіцистичні публікації, що висвітлюють потенціал авіаційної галузі та готовність до стратегічного партнерства з іноземними інвесторами.

Залишається недостатньо дослідженим питання особливостей здійснення інвестиційної діяльності в розвиток авіаційно-ремонтних підприємств України у національному вимірі. Адже лише заохочення інвестицій впливатиме на здатність підтримувати конкурентоспроможність вітчизняної авіаційної галузі на міжнародних ринках.

**Формулювання цілей статті.** Мета статті полягає в дослідженні особливостей законодавчого регулювання в Україні, що спрямоване на формування залучення інвестицій в авіаційну галузь в умовах ринкової економіки, висвітлення актуальних проблем, притаманних авіаційно-ремонтним підприємствам і визначення можливих шляхів їх подолання.

**Виклад основного матеріалу.** Від розвитку України як незалежної держави авіаційна галузь завжди посідала важливе місце для економіки України. І відтепер авіаційне будівництво є однією з пріоритетних складових для становлення вітчизняної ринкової економіки, тому може в майбутньому виступати в ролі базису, що є стратегічно важливим для нашої країни. В Україні зараз існують майже всі складові авіаційної інфраструктури, це створює можливість для конструювання, випробування та випуску літаків, також є все, що потрібно для їх подальшого обслуговування, проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт в напрямі виробництва технологій, експлуатації відповідної техніки, виконання модернізації та здійснення ремонту авіаційної техніки [11, с. 3].

Авіаційно-ремонтний напрям є однією з найважливіших частин транспортної системи будь-якої країни. Тому відповідні підприємства значно впливають не лише на економічне зростання, але й на соціальну стабільність, сприяють припливу інвестицій, налагодженню зовнішньоторговельних зв'язків, а також стимулюванню мобільності населення, обумовлюючи транспортну доступність регіонів [5, с. 247].

Якщо йдеться конкретно про розвиток авіаційно-ремонтних підприємств, то найбільший позитивний вплив відбувається завдяки управлінським рішенням, що передбачають необхідність створення певних інститутів, а також їх подальшу інтеграцію з системою управління інтелектуальною діяльністю.

Економічна дестабілізація, недостатність та обмеженість ресурсів, ризики й невизначеність, непрозорість, від яких потерпають сучасні українські авіаційні підприємства, потребують наукової обґрунтованості їх вирішення та заохочення інвестиційних процесів, що передбачає насамперед створення вигідного для інвестора механізму залучення коштів в авіаційно-ремонтні підприємства, забезпечення сприятливих умов заради цілеспрямованих інвестицій в цю галузь [8, с. 111]. Також можна помітити відсутність системності до реалізації великих інвестиційних проєктів.

Інвестиційні ресурси в авіаційно-ремонтному підприємстві є всіма видами економічних ресурсів підприємства, що можна залучити до інвестиційної діяльності [3, с. 20].

Найбільш поширеними формами інвестиційної діяльності авіаційно-ремонтних підприємств є інвестиції в основний капітал та прямі іноземні інвестиції, що можуть бути представлені як залучені кредитні кошти від міжнародних фінансових установ, іноземних корпорацій та фірм, спільних компаній, що здійснюються у виробничі фонди без фінансового посередництва заради одержання прибутку, підвищення вартості бізнесу, управління виробничим процесом та надання авіаційних послуг [8, с. 112]. Інакше кажучи, вкладання матеріальних ресурсів потенційним інвестором в авіаційно-ремонтне підприємство залежатиме від рівня мотивації та зацікавленості в діяльності підприємства того чи іншого інвестора, але ключовою є ринкова вартість підприємства на ринку, за допомогою якої можна визначити головні переваги серед конкурентів.

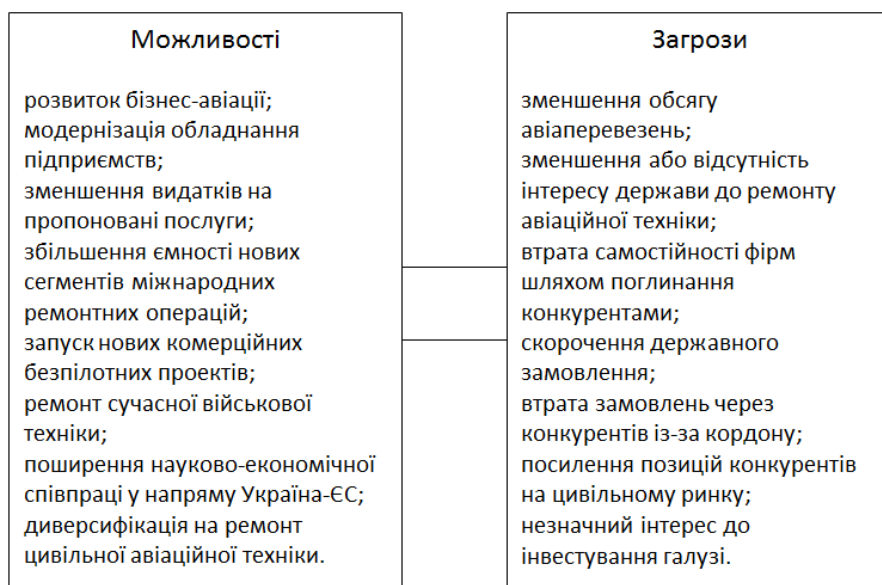
Якщо потенціал для створення конкурентної переваги на підприємстві є невеликим, краще шукати поділ ризику та інвестицій з іншими, ніж намагатися підтримувати сильну позицію. Можна зберегти ресурси до того, поки конкретний вид діяльності не покаже більш чіткий потенціал конкурентної переваги. Якщо ж потенціал конкурентної переваги слабкий, як і внутрішні здібності, найкращим рішенням може бути купівля певного виду діяльності (здібності) на ринку [1, с. 14].

Виходячи з вищевказаного, слід сказати, що менеджмент авіаційно-ремонтного підприємства має здійснювати своєчасний аналіз та діагностику інвестиційної привабливості підприємства, що допоможе чітко визначити стан речей внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства, оцінити можливі ризики стосовно подальшої інвестиційної діяльності [8, с. 113–114].

Наприклад, проведення комплексного SWOT-аналізу може висвітлити, що головні загрози авіаційних підприємств полягають в зменшенні замовлень через втрату клієнтів. Розглянемо можливість та загрози галузі (рис. 1).

З наведеної схеми можна виділити втрату замовлень через надвисоку конкуренцію і втрату самостійності підприємства, адже виникнення таких загроз обумовлюється недостатністю власних коштів та високим рівнем заборгованості перед кредиторами. Але варто відзначити, що головними можливостями для авіаційно-ремонтних підприємств є перш за все замовлення на ремонт авіаційної техніки і продукції, зокрема для потреб держави. Втрата самостійності може стати передумовою розвитку за допомогою інвестицій, тим самим підвищуючи спроможність для започаткування нових видів діяльності [2, с. 388].

Стаття 3 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» до 1 січня 2016 р. визначала податкові преференції для суб'єктів літакобудування, а також передбачала запровадження державної фінансової підтримки збуту авіаційної продукції вітчизняного виробництва за допомогою дешевих кредитів, кошти на які було виділено з Державного бюджету [9]. Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом (макротехнологією) створення авіаційної техніки, і посідає провідне місце на світовому ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. За рівнем розвитку літакобудування Україна належить до найбільш розвинутих держав. Таку промисловість



**Рис. 1.** Можливості та загрози, що стоять перед авіаційною промисловістю

Джерело: [2]

мають 5–6 держав, які застосовують високі технології. Деякі моделі літаків типу АН випереджають аналогічні світові зразки на 3–4 роки. Літакобудування є однією з найбільш прибуткових і водночас найбільш капіталомісних галузей машинобудування.

Галузь нараховує понад 60 підприємств, на які припадає близько 25 відсотків зайнятих у машинобудуванні в Україні. Основу галузі становлять п'ять великих підприємств, на яких зосереджено дві третини працівників галузі. Потенціал авіаційної промисловості дає змогу збільшувати обсяги розроблень і виробництва авіаційної техніки, зокрема:

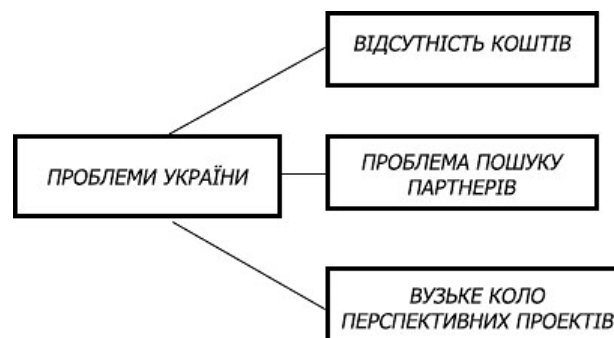
- регіональні пасажирські та транспортні літаки;
- авіаційні двигуни та агрегати;
- бортове радіоелектронне обладнання, орієнтоване на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостережень;
- вертольоти та літальні апарати малої авіації, зокрема безпілотні.

Держава намагається створити умови для підвищення рівня конкурентоспроможності товарів вітчизняної авіаційної галузі. Згідно з Законом України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» основними напрямками було проголошено забезпечення сприятливих умов для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій з метою розвитку будівництва авіаційної техніки в Україні; посилення взаємодії між юридичними та фізичними особами, які зайняті у сферах фундаментальної та прикладної науки, виробничого з іншими секторами економіки, з учасниками авіаційного будівництва тощо [10].

Як бачимо, Україна має з чим вийти на ринок авіаційної техніки. Однак цьому заважають такі фактори, які наведені на рис. 2.

Щоб вирішити ці проблеми, необхідно застосовувати такі засоби.

*Диференціація партнерів та ринків збуту.* Для того щоб вийти на західний ринок, потрібно розви-



**Рис. 2.** Проблеми України

Джерело: [7]

вати партнерство з країнами Східної та Центральної Європи, майбутніми членами НАТО та Євросоюзу, що посилить політичні позиції України під час прийняття рішень європейськими політичними та військовими колами.

*Диференціація продукції.* Її слід здійснювати в напрямі розвитку тих проектів, які вже розроблені українськими підприємствами, а також готові до серійного виробництва.

*Розвиток внутрішнього ринку, який сьогодні фактично відсутній в Україні.* Проте запровадження певних нових рішень, таких як розвиток цікавих лізингових програм, здешевлення виробництва невеликих транспортних літаків, може врешті відновити цей ринок.

Через те, що світовий ринок має потребу в українських літаках, підприємства авіаційно-ремонтної галузі звільняються від сплати мита та ПДВ. Таке рішення пов'язане з нормами Закону «Про розвиток літакобудівної промисловості». Воно буде діяти до 1 січня 2025 р. та безпосередньо стосуватиметься підприємств, що опікуються розробкою, виробництвом, переобладнанням та ремонтом, модифікацією технічного обслуговування авіаційної техніки, зокрема авіаційних двигунів.

Одночасно авіаційно-ремонтні підприємства повинні дотримуватися вимог стосовно обсягів ввезення та їх цільового використання. Але галузь постійно відчуває потребу обігових коштів. У світі близько 15% обсягу коштів, одержаних від реалізації авіаційної техніки, реінвестуються в розвиток авіаційного виробництва та створення нової техніки. В Україні такий показник протягом останніх десяти років є меншим 3% [7].

Проаналізуємо приклади залучення інвестицій українськими авіаційними підприємствами. За результатами домовленостей, що були узгоджені під час міжнародної виставки Dubai Airshow 2017, Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, що належить державному концерну «Укроборонпром», отримає інвестиції в обсязі 150 млн. дол. від компанії «Ogile Capital Group» (США) для забезпечення серійного виробництва літаків АН-74 в різних модифікаціях, випуску запасних частин авіаційної техніки, здійснення технічного обслуговування та навчання пілотів. Це стратегічне партнерство передбачатиме модернізацію наявного виробництва та повне залучення всіх співробітників харківського підприємства [4]. Слід відзначити, що головною перевагою на користь співробітництва з Україною стала наявність технології виробництва повного циклу. Це також може стимулювати налагодження виробничої кооперації вітчизняних авіаційно-ремонтних підприємств з іншими країнами. Все це також спрямоване на досягнення більшої ефективності роботи щодо ремонту й обслуговування авіаційної техніки.

Нині в Україні відсутні потужності з виробництва авіоніки, систем життєзабезпечення й кондиціонування. Також існують складнощі у виробництві низки двигунів, що сертифіковані в Європі та на інших стратегічно важливих ринках, через те, що вітчизняні підприємства не мають ліцензії на здійснення ремонтних робіт. В такому разі дуже слушним є співробітництво з Китайськими компаніями, що шукають можливості співробітництва в науковій сфері. Отже, технологічна компанія «Huawei» вивчає можливості відкриття в Україні дослідного центру з акцентом на авіаційну сферу.

Серед провідних експертів авіаційної галузі поширюється думка про раціональність утворення авіаційно-ремонтних кластерів, що забезпечить оптимальне узгодження щодо різних інвестиційних проектів. В такому разі процеси модернізації підприємства можуть здійснюватися, спираючись на прогнозні плани в потребах ремонту та післяпродажного обслуговування, авіаційних двигунів. Існує інформація про налагодження

спільного виробництва з китайською компанією «Beijing Skyrizon Aviation Industry Investment Co Ltd» щодо випуску двигунів за українською ліцензією на китайських потужностях. ДП «Антонов» має на меті встановлення довгострокового співробітництва з «Aerospace Industry Corporation of China» з добудови другого екземпляра АН-225 «Мрія», а в майбутньому не виключено, що буде здійснюватись вже серійне виробництво цього літака в Китаї за українською ліцензією [6].

ДП «Антонов» ще залишається державним підприємством, що обумовлено його центральною стратегічною роллю в економіці й безпеці України. Але зарубіжним інвесторам та партнерам принципово важливо, яким буде доступ до правового захисту та неупередженого судового рішення, якщо порушатимуться їхні права.

Держава сприяє практиці прозорої діяльності топ-менеджменту виробничих підприємств, а з огляду на іноземну практику така політика є корисною для залучення інвесторів, сприяючи налагодженню довіри. Наприклад, поширеною є практика призначення зовнішніх незалежних аудиторів, що мають бездоганну репутацію. Отже, місцева вітчизняна бухгалтерська фірма перевіряє рахунки ДП «Антонов». Ця фірма має реєстрацію Аудиторської палати України та виконує аудиторську перевірку відповідно до національних стандартів аудиту. Загалом інвестори не висувують вимог щодо наявності аудиторського висновку іноземними компаніями, хоча, звичайно, це було б вагомою перевагою щодо впевненості, що підприємство дотримується суворих міжнародних стандартів.

**Висновки.** Таким чином, підняття фінансового стану авіаційного підприємства сприятиме залученню інвестицій, що може позитивно вплинути на подальшу реконструкцію та модернізацію виробництва, а також забезпечить авіаційну галузь ринками збуту і сприятиме виробничій співпраці з іншими країнами.

Нестача інвестицій впливає на зниження конкурентоспроможності, погіршення дослідної роботи, виробничої інфраструктури та вивільнення людських ресурсів. Авіаційно-ремонтна діяльність, особливо, якщо йдеться про здійснення розробки, потребує великих грошових вкладень, до того ж їй притаманна висока ризикованість. Але фінансові потреби галузі загалом вимагають не тільки фінансування процесу розроблення літака, але й фінансову допомогу його продажу і надання відповідних послуг широкого спектру післяпродажного сервісу (ремонт, технічне обслуговування тощо).

### Список використаних джерел:

1. Буглак О. Методичний підхід щодо оцінки інвестиційної привабливості авіатранспортних підприємств / О. Буглак // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. праць. – Вип. 18. – К. : НАУ, 2008. – С. 9–14.
2. Васюткіна Н. Вплив зовнішнього середовища на складові системи управління розвитком підприємств авіаційної галузі / Н. Васюткіна // Бізнес-Інформ. – 2014. – № 5. – С. 384–389.
3. Вовк О. Методичний інструментарій підвищення ефективності управління інвестиційними ресурсами авіаційно-ремонтних підприємств / О. Вовк // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – № 20. – С. 20–22.
4. В производство самолетов АН-74 инвестируют \$150 миллионов – «Укроборонпром» // УНИАН. – 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://economics.unian.net/industry/2240551-v-proizvodstvo-samoletov-an-74-investiruyut-150-millionov-ukroboronprom.html>.
5. Шляхи підвищення якості підготовки авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден / [О. Гребеніков, М. Орловський, О. Столярчук] // Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии. – 2015. – № 69. – С. 247–251.

6. Какие китайские компании хотят сотрудничать с авиационной промышленностью Украины // delo.ua. – 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://delo.ua/business/kakie-kitajskie-kompanii-hotjat-sotrudnichast-s-aviacionnoj-prom-328209/?supdated\\_new=1511020305](https://delo.ua/business/kakie-kitajskie-kompanii-hotjat-sotrudnichast-s-aviacionnoj-prom-328209/?supdated_new=1511020305).
7. Мацегора К. Світові потрібні українські літаки К. Мацегора // Урядовий кур'єр. – 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/svitovi-potribni-ukrayinski-litaki>.
8. Мягих І. Теоретико-методологічний підхід до комплексної оцінки інвестиційної діяльності авіаційного підприємства / І. Мягих. // Економічний вісник. – 2016. – № 1. – С. 110–116.
9. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України від 12 липня 2001 р. № 2660-III / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2660-14>.
10. Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості : Закон України від 6 вересня 2012 р. № 5209-VI / Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/5209-17>.
11. Сергієнко С. Формування комплексу маркетингових комунікацій авіатранспортних підприємств : дис. ... канд. екон. наук / С. Сергієнко. – К., 2015. – 230 с.