

УДК 338.24.021.8:629.73 (477)

ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

П. А. Борисенко,

аспірант кафедри менеджменту організацій та логістики,
Запорізький національний університет

У статті досліджено найбільш актуальні проблеми та шляхи розвитку вітчизняної авіаційної промисловості в сучасних умовах. На основі викладених фактів автором запропоновано своє бачення розвитку авіаційної промисловості України в умовах мінливого зовнішнього середовища.

The most actual problems of ukrainian aviation industry and ways of its development are considered in the article. Coming from the facts, the author offers his own conception to developing of ukrainian aviation industry in instability conditions.

ВСТУП

Перехід України до ринкових форм господарювання поставив перед багатьма галузями складне завдання щодо структурної перебудови, яка враховувала б не лише зміни у способі виробництва, але й тенденції світового ринку, зокрема — зростаючу нестабільність в умовах поглиблення процесів глобалізації. Однією з найбільш вразливих галузей в цьому контексті виявилася АП України, оскільки за радянських часів її підприємства були органічно вбудовані у структуру оборонно-промислового комплексу СРСР, а отже, їх керівництво не мало практичного досвіду самостійної комерційної діяльності, в тому числі — на світовому ринку. У сукупності з інфляцією 90-х, масовим відтоком кваліфікованих кадрів та втратою господарських зв'язків це поставило підприємства АП у жорсткі умови, за яких серійне виробництво на рівні близько 100 одиниць на рік відтепер стало неможливим, і — як наслідок — відбулася втрата багатьох ринків збуту. З метою розв'язання ключових проблем галузі у 1992 році було прийнято "Програму розвитку авіаційної промисловості на період до 2000 року", але динаміка показників діяльності авіабудівних підприємств у 1992—2000 роках довела неефективність більшості її заходів, що не в останню чергу було зумовлено відсутністю системного підходу до самого поняття "розвиток". Протягом 1992—2000 років обсяг реалізованої продукції АП України склав лише 1,6 млрд дол. [13, с. 16], в той час як конкуренти України у галузі авіабудування випускають продукцію на таку ж суму в межах одного року. Усвідомлення цих обставин

стало підґрунтям для розробки і прийняття нової Програми розвитку, яка розрахована тепер на період до 2010 року. Водночас ця програма також не позбавлена недоліків, зокрема вона не вирішує проблеми концентрації усіх фінансових ресурсів і не надає допомогу у вирішенні ключових проблем літакобудування, оскільки перекладає основний тягар його фінансового забезпечення на державний бюджет [13, с. 5]. При цьому державне фінансування АП жодного року не виконувалося в повному обсязі, а обмежений доступ більшості авіапідприємств до кредитних ресурсів, неможливість їх співпраці з приватними інвесторами через перебування у державній власності фактично залишають авіавиробників один-на-один з тими проблемами, які мають об'єктивний характер. Виходячи з цих обставин, актуальним постає завдання щодо розробки концептуальних засад реформування АП, на яких має базуватися її розвиток в умовах мінливого зовнішнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій вказує на той факт, що усі експерти у галузі авіабудування сходяться на необхідності здійснення докорінних реформ, заходи яких мають бути спрямовані на досягнення головної мети — забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної АП на світовому ринку. Дослідження у цьому напрямі проводять такі вчені, як Андросова О. [1], Афанасьєва Л. [10], Бадрак В. [2], Богуслаєв В. [3], Васильєв В. [16], Гончаров С. [4], Горбулін В. [5], Згурець С. [6], Казаков В. [7], Ківа Д. [8], Кривов Г. [9], Матвієнко В. [10], Петров Д. [12], Печоріна Н. [14], Подреза С. [13], Шевцов А. [16], Шеховцов В.

[5], Цветкова Т. [16], Якубович М. [17] та ін. Більшість з них розглядає інтеграцію у світовий авіаційний простір як єдино можливий шлях виживання АП на даному етапі, але, з іншого боку, залишається невирішеним питання щодо того, у який спосіб та на яких засадах має відбуватися така інтеграція. Невизначеність щодо механізмів розвитку присутня і на рівні галузевого керівництва, а це, в свою чергу, лише поглиблює кризу у АП.

МЕТА СТАТТІ

Виходячи з вищевикладених фактів, автор поставив з мету сформулювати ключові засади, на яких має базуватися реформування АП, та запропонувати свою концепцію розвитку галузі з урахуванням умов мінливого зовнішнього середовища.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО ТЕКСТУ

На сьогоднішній день Україна входить у десятку країн світу, які розробляють і виробляють АТ під своїми власними брендами, посідаючи 7 місце за виробничим потенціалом. Літаки марки "Антонов", які випускаються вітчизняною АП, експлуатуються у більш ніж 120 країнах світу, так само як і авіадвигуни, створені запорізьким підприємством "Мотор-Січ". Щорічно АП України дає близько 10% валютних надходжень, при цьому забезпечуючи робочими місцями понад 100 тис. працівників [6]. З огляду на високий рівень наукоємності галузі — 5—7% — участь країни у своєрідному "клубі авіаційних держав" є інтегруючим показником науково-технічного та економічного розвитку, а це дає можливість бути повноцінним гравцем на світовому ринку та рівноправним партнером у міжнародних економічних відносинах.

На сьогоднішній день АП України представлена такими підприємствами, як Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова (АНТК ім. Антонова), Київський державний завод "Авіант", Харківське агрегатне конструкторське бюро, Харківський авіаційний завод (ХАЗ), Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро "Івченко-прогрес" (ЗМКБ), ВАТ "Мотор-Січ" — єдиний в Україні виробник авіадвигунів, а також близько 25 забезпечуючих підприємств, які виробляють різні агрегати та вузли. Сучасна ситуація у галузі представлена у таблиці 1:

Основною продукцією галузі є військово-транспортний літак (ВТА) Ан-70, регіональні пасажирські літаки (ПЛ) Ан-140 і Ан-148, а також авіадвигуни для різних типів літаків і гелікоптерів, зокрема — Д-18Т, Д-27, Д-436, ТВЗ-117 та ін.

Серед конкурентів підприємств АП України слід відзначити такі ком-

Таблиця 1. Загальна характеристика авіаційної промисловості України

№	Показник	Характеристика
1	Тип виробництва	номінально – серійне виробництво фактично – одиничне виробництво
2	Завантаженість виробничих потужностей	неповне, середній рівень — 20—30%
3	Постачальники	виробники сплавів та комплектуючих виробів, які знаходяться переважно за межами України
4	Рівень технологічного розвитку	наукоємна галузь, належить до V технологічного укладу
5	Концентрація виробництва	висока, кількість основних учасників п'ять — ЗМКБ „Івченко-Прогрес”, ВАТ „Мотор-Січ”, ХАЗ, АНТК ім. Антонова, завод „Авіант”
6	Інтеграція у галузі	вертикальна інтеграція; частина підприємств об'єднана концерном
7	Кількість зайнятих у галузі	близько 100 тис. працівників
8	Форма власності підприємств	більшість підприємств галузі знаходяться у державній власності
9	Характеристика продукції	продукція – АТ – має тривалий життєвий цикл
10	Збутова орієнтація	зовнішня – 80% продукції виробляється на експорт
11	Споживачі продукції	авіапідприємства та авіакомпанії, які знаходяться переважно за межами України
12	Конкуренція і конкуренти	конкуренція відбувається з іноземними авіавиробниками переважно на зовнішніх ринках у сегменті регіональних пасажирських літаків
13	Прибутковість галузі	низька, знижується під впливом чинників зовнішнього середовища
14	Стадія життєвого циклу галузі	спад, зумовлений структурними змінами в галузі та звуженням ринків збуту
15	Зв'язок з іншими галузями	галузь об'єднує близько десяти суміжних галузей – металургія, машинобудування, приладобудування, електротехніка, електронна промисловість, інформаційні технології та ін.

панії:

— у сфері літакобудування — бразильська компанія Embraer, канадська компанія Bombardier, франко-італійське об'єднання ATR, шведський концерн SAAB, а також російське ЗАТ "Цивільні літаки Сухого" з новітнім проектом SSJ-100;

— у сфері двигунобудування — американська компанія Allison, французька компанія Snecma, а також російські підприємства, серед яких — Омський та Пермський моторобудівні заводи, а також науково-виробниче об'єднання "Сатурн" з новітнім проектом SaM-146.

Таким чином, підприємства вітчизняної АП займають ту ринкову нішу, де відбувається конкуренція з виробниками так званого другого ешелону. При цьому АП приблизно на 80% залишається експортоорієнтованою галуззю, а реалізація продукції відбувається у переважно у країнах СНД та країнах далекого зарубіжжя, що розвиваються, зокрема:

— у сфері літакобудування — Росія, Казахстан, а також країни

Африки, Близького Сходу, Індія, Китай та ін.;

— у сфері двигунобудування — більше половини авіадвигунів реалізується у Росії, решта — у країнах далекого зарубіжжя, переважно у тих же, що й літаки.

За весь період діяльності, починаючи з 1946 року, вітчизняним літакобудуванням було розроблено і створено 20 моделей літаків, серед яких 7 моделей — пасажирські літаки, а 13 — військово-транспортні. Переважання в сторону забезпечення потреб оборонно-промислового комплексу тривало протягом усього часу існування СРСР і припинилося лише у 1991 році, коли державні замовлення скоротилися у декілька разів, і таким чином, стало зрозуміло, що подальше збереження суто військової спеціалізації галузі є недоцільним. Вже в 1992 році Україна стала членом Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), а це поставило нові завдання перед авіабудівниками щодо якості створюваної ними АТ та забезпеченням її сервісного супроводження у всіх регіо-

нах світу в умовах інтеграції України у світовий авіаційний простір. Саме в цей період були розроблені і впроваджені у виробництво, на жаль, не серійне — новітні моделі літаків, зокрема — Ан-70, який мав замінити застарілий, але все ще використовуваний Ан-12, а також пасажирські літаки Ан-38, Ан-140, Ан-148, які були покликані оновити старіючий парк цивільної АТ України та підвищити безпеку польотів.

Як видно з рис. 1, вітчизняні авіавиробники, добре відчуваючи потреби ринку, продемонстрували досить високу інноваційну активність — в середньому 1 нова модель на кожні 4 роки. Для порівняння: найбільший європейський авіавиробник — компанія Airbus — за цей же період створила 7 моделей, а її конкурент — американська компанія Boeing — лише 3, зосереджуючи основну увагу на вдосконаленні вже існуючих зразків. Паралельно вітчизняні авіавиробники розробили принципово нові проекти пасажирських літаків, зорієнтовані на забезпечення дальніх авіаперевезень, зокрема — ПЛ Ан-180, розрахований на 170 місць та дальність польоту 3 500 — 4 000 км, а також ПЛ Ан-218, розрахований на 300—350 місць та дальність польоту 8 000 — 8 500 км [13, с. 23—24].

З 1991 року АП України знаходиться в стані реформування, заходи якого передбачають структурну перебудову галузі на засадах створення ринкових механізмів діяльності, пошук ефективних шляхів інтеграції у світове авіаційне співтовариство та освоєння нових ринків через пропозицію новітніх зразків АТ. Усі ці заходи, надаючи новий імпульс розвитку вітчизняній АП, в цілому мають забезпечити підвищення її конкурентоспроможності в умовах глобалізації та постійно зростаючих вимог покупців. Цей перехід не є простим, оскільки пов'язаний з проблемами, більшість з яких мають об'єктивний характер, зокрема — структурна деформованість економіки, залежність виробників від односторонніх поставок комплектуючих виробів, нерозвиненість фінансового ринку, висока інфляція тощо [11]. Крім того, дається взнаки вплив міжнародних чинників, серед яких особливо помітним є зростання конкуренції на світовому ринку, яке підсилюється вступом України до Світової організації торгівлі, а також нестабільність розвитку економіки провідних країн світу, внаслідок чого відбуваються зміни у економіці пов'язаних з ними країн.

Нестабільність характерна і для ринку пасажирських авіаперевезень, який чутливо реагує на вищевказані чинники, тому і виробництво ПЛ, на яке змушені були перейти вітчизняні авіавиробники, пов'язане зі значною

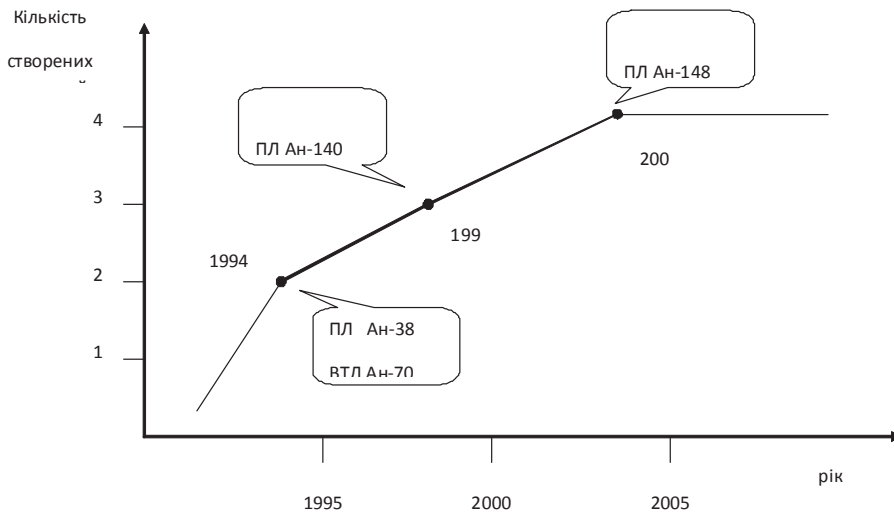


Рис. 1. Кількість створених українською авіапромисловою моделів літаків у період 1991–2008 рр., наростаючим підсумком [13, с. 22–23]

нестабільністю зовнішнього середовища, на відміну від військового літакобудування, в якому успішний розвиток авіапідприємств забезпечується державними замовленнями. Це пояснюється тим, що замовником військової АТ завжди виступає держава, кошти якої — державний бюджет, який формується щороку. Крім того, в умовах сучасних міжнародних відносин, які характеризуються загостренням локальних збройних конфліктів, саме авіація стає вирішальним чинником успішної військової операції, тому їй об'єктивно приділяється більше уваги з боку держави. Натомість основними споживачами цивільної АТ виступають авіакомпанії, які в умовах циклічності економічного розвитку, коливань валютних курсів та постійних стрибків цін на нафту існують на самоокупності, тому в них не завжди є можливість поповнювати свій парк у достатніх обсягах. До того ж, ставлення пасажирів до авіаперельотів є досить неоднозначним і суттєво змінюється під впливом кон'юнктури. Так, після трагічних подій 11 вересня 2001 року у США обсяги авіаперевезень настільки скоротилися, що провідні авіакомпанії світу змушені були на третину скоротити персонал, аби утриматися на ринку. Згодом ситуація вирівнялася, але на той час падіння обсягів перевезень завдало суттєвої шкоди усім авіакомпаніям, а деякі навіть збанкрутували.

Через такі обставини українські авіапідприємства стають беззахисними перед тими загрозами, які містяться у особливостях функціонування ринку цивільних літаків. З іншого боку, пристосування до цих умов є безальтернативним шляхом, оскільки замовлення Міністерства оборони, які складають на сьогодні близько 10% усіх замовлень авіавиробників, найближчим часом суттєво не збільшаться. Іншими словами, у вітчизняних авіавиробників є обме-

жений вибір: або мати стабільно низьку частку держзамовлень, приділяючи основну увагу військовій тематиці, або виходити на якісно новий рівень виробництва АТ, зосереджуючи основні зусилля на виробництві цивільної АТ. На користь другого варіанта говорить світова практика: так, у структурі виробництва провідних авіавиробників світу військова тематика складає не більше 30% [10, с. 112]. В той же час успішна реалізація літаків вітчизняного виробництва на зовнішніх ринках можлива лише тоді, коли вони експлуатуються на внутрішньому ринку. Щодо України, то за останні роки спостерігається суттєве збільшення обсягів авіаперевезень вітчизняними авіакомпаніями, але при цьому вони виконуються переважно літаками іноземного виробництва:

Як видно з рис. 2, динаміка паса-

жирських авіаперевезень характеризується високими темпами зростання, особливо у сегменті міжнародних перевезень. Водночас українські авіакомпанії, які спеціалізуються на міжнародних авіаперевезеннях, віддають перевагу літакам іноземного виробництва, оскільки вважають, що на відміну від літаків вітчизняного виробництва, вони повністю відповідають вимогам безпеки та екології, які висувуються міжнародною організацією ІСАО. При детальному вивченні ситуації на ринку пасажирських авіаперевезень виявляється, що придбання літаків іноземного виробництва українськими авіакомпаніями пояснюється здебільшого не лише цими причинами. Так, куповані літаки іноземного виробництва, як правило, потримані, тому їх ціна у 2–3 рази нижча за ціну нових літаків вітчизняного виробництва, а умови лізингу закордонної АТ дозволяють перший рік взагалі не платити [14]. Але і цей факт не пояснює однобоку орієнтацію українських авіаперевізників на іноземного виробника. На нашу думку, однією з причин такої ситуації є те, що за останні 17 років вітчизняні авіавиробники так і не створили жодної моделі дальноміагістрального або принаймні середньоміагістрального пасажирського літака, який міг би стати повноцінним конкурентом західним аналогам, що масово експлуатуються авіакомпаніями, і не лише українськими. Натомість у цей період вітчизняні авіабудівники приділяли невиправдано велику увагу проекту зі створення ВТЛ Ан-70, який так і не став серійним. На сьогоднішній день сума витрачених коштів на цей проект вже перевищила 1 млрд дол., а кількість збудованих літаків складає 1,5 ек-

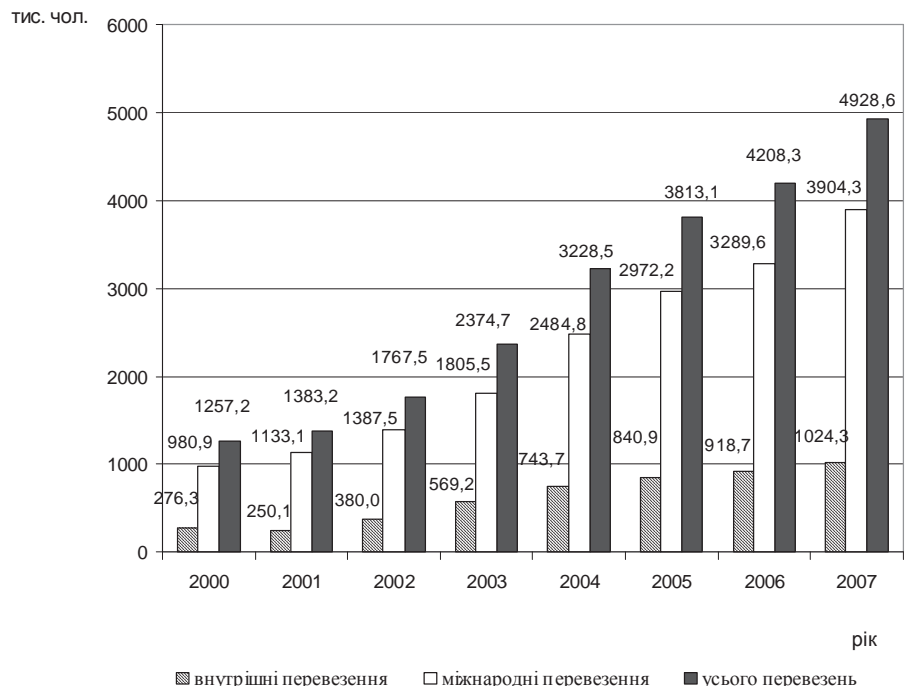


Рис. 2. Динаміка перевезення пасажирів вітчизняними авіакомпаніями [15]

земплари, серед яких один постійно знаходиться у ремонті, а другий ніяк не побудують.

Таким чином, переорієнтація виробництва у бік пасажирських моделей виявилася лише поверховою, оскільки організаційно-фінансове забезпечення було піддаштоване переважно під створення Ан-70. Через таку недалекоглядність проекти зі створення пасажирських літаків Ан-140 і Ан-148 в Україні стали фактично невдалими, оскільки створили їх вітчизняні авіаконструктори, а серійне виробництво відбувається лише в Росії, забезпечуючи таким чином робочі місця іноземної країни. Але значно суттєвішим прорахунком в цьому контексті є те, що найбільш перспективні моделі — Ан-180 та Ан-218 — через надмірне покладання на проект Ан-70 фактично залишилися "у тіні", і на сьогоднішній день існують лише у кресленнях.

Зважаючи на вищевикладені обставини, українська АП на сьогоднішній день здатна розвиватися переважно в тих ринкових сегментах, де інші виробники відсутні або ще не освоїли його, зокрема — у арабських країнах. З іншого боку, заявлений Україною курс на європейську інтеграцію дещо не узгоджується з арабським напрямом співробітництва, оскільки в деяких країнах Близького і Середнього Сходу діють міжнародні економічні санкції або зберігається ймовірність їх запровадження, як, наприклад, у Ірані. Такі обставини пояснюються тим, що державна торгівля військовою АТ завжди пов'язана з політичними аспектами співробітництва, тоді як продаж і закупівля цивільних літаків, як правило, позбавлені подібних мотивів.

Серед інших стратегічних помилок перехідного періоду слід відзначити створення концерну "Авіація України", яке відбулося у відповідності до Постанови Кабінету міністрів від 14.03.2007р. Помилковість цього кроку обумовлюється трьома обставинами:

1. Концерн було створення адміністративним шляхом, в той час як подібні об'єднання виявляються ефективними лише в тому випадку, коли вони ініціюються самими виробниками, про що свідчить світовий досвід, зокрема — створення європейської компанії Airbus.

2. Створюючи концерн, уряд об'єднав різні за рівнем розвитку підприємства. Так, відносно успішне підприємство АНТК ім. Антонова не було зацікавленим у об'єднанні з Харківським авіаційним заводом, який вже на той час мав боргів на суму більше 1 млрд грн, але інтереси київського підприємства не були враховані при створенні концерну.

3. До складу концерну були

включені підприємства за змішаним принципом, куди увійшли літакобудівні підприємства, виробники двигунів, а також виробники авіоніки та іншого обладнання, що суперечить логіці самого об'єднання, яке замислювалося як органічно єдина інтегрована структура. І хоча на сьогоднішній день підприємство ЗМКБ "Івченко-Прогрес" вже виключено зі складу концерну, суттєво це не змінило ситуацію, тому більшість аргументів стосовно його подальшої діяльності складають аргументи "проти", ніж "за", адже головна ідея створення концерну — підвищення ефективності діяльності підприємств АП — так і залишилося нереалізованою.

На нашу думку, слід також поставити під сумнів сам формат об'єднання, який не дозволяє у повній мірі реалізовувати можливість його учасників та суперечить міжнародному досвіду. Як правило, такі об'єднання створюються у формі акціонерних компаній, в яких частка держави варіюється в залежності від рівня розвитку галузі. З огляду на цей факт вітчизняним підприємствам слід було б ініціювати процес щодо зміни існуючого формату об'єднання з метою ефективного консолідації та залучення приватного капіталу. В той же час слід відзначити, що консолідація вітчизняних авіавиробників у такому варіанті можлива лише після проведення приватизації, а це означає необхідність конверсії та виведення підприємств галузі зі списку "стратегічно важливих", тим більше що важливість цих підприємств держава повністю проігнорувала, довівши на практиці свою неефективність.

Насамкінець ще одна суттєва помилка держави та керівництва авіапідприємств була зроблена у надмірному покладанні на партнера у реалізації спільних проектів — російську АП. Події останніх років свідчать, що у досягненні конкурентоспроможності на світовому ринку Росія намагається позбавитися залежності від України, а спільні проекти зі створення літаків, які потенційно могли бути вигідними для обох країн, в Україні стали нереалізованими [11]. Натомість російська АП успішно розвиває співробітництво з західними країнами — так, у проекті новітнього ПЛ SSJ-100 передбачається встановлення двигунів SaM-146, які є спільною розробкою російського науково-виробничого об'єднання "Сатурн" та французької компанії Спестра. До речі, сам літак також є конкурентним аналогом українському літаку Ан-148. Щодо ж стосується проекту зі створення Ан-70, то його виконання фактично зупинено через відсутність державного фінансування та паралельну розроб-

ку російськими авіавиробниками ВТЛ Іл-76МФ — конкурента Ан-70. І хоча український літак перевершує існуючі світові аналоги, маючи кращі дані за паливною ефективністю у 1,3 рази, експлуатаційною технологічністю у 4,4 рази та номенклатурою вантажів, остаточний вибір російських авіавиробників було зроблено на користь вітчизняного модифікованого літака Іл-76, що не в останню чергу було зумовлено ускладненням міждержавних відносин між Україною та Росією. У сфері двигунобудування ситуація виглядає не краще: намагаючись позбавитися залежності від запорізького підприємства "Мотор-Січ" стосовно постачання двигунів для гелікоптерів, російські авіавиробники розглядають можливість організації їх виробництва всередині країни та шукають партнерів за кордоном.

Таким чином, за останні роки вітчизняна авіапромисловість зазнала суттєвих втрат, а її розвиток характеризується більшою мірою проблемами, ніж сильними сторонами, що наочно відображено у таблиці 2.

Як видно з таблиці 2, потенціал АП України характеризується переважно слабкими сторонами. В той же час сильні сторони з кожним роком все більше носять умовний характер, оскільки їх реалізація може відбутися лише у разі взаємовигідної кооперації з іноземними виробниками на основі дольового розподілу спільних проектів або у разі створення замкнутого циклу виробництва АТ, починаючи від конструювання АТ і закінчуючи її сервісним супроводженням у всіх регіонах світу. На нашу думку, обидва варіанти містять як переваги, так і недоліки. Так, пошук нових партнерів з метою реалізації спільних проектів на основі їх дольового розподілу дав би можливість Україні вийти на європейський ринок цивільної АТ, а присутність на цьому ринку, як відомо, є запорукою комерційного успіху у інших регіонах світу [8]. Проте на шляху реалізації цього напрямку існує низка труднощів, які пов'язані насамперед з позицією самих потенційних партнерів, які захищають вітчизняного виробника. З іншого боку, створення замкнутого циклу виробництва дозволило б Україні знизити рівень залежності від кон'юнктури на світовому ринку, оскільки на сьогоднішній день суттєве подорожчання комплектуючих, які ввозяться з-за кордону, є однією з головних причин подорожчання вітчизняної АТ, а відтак і її конкурентоспроможності, яка донедавна забезпечувалася саме ціною. Водночас створення замкнутого циклу пов'язане з використанням патентів, якими Україна не володіє, а також з необхідністю вкладати кошти, які у десятки разів пе-

Таблиця 2. Сильні і слабкі сторони авіаційної промисловості України

№	Сфера діяльності	Сильні сторони	Слабкі сторони
1	Виробництво	високий виробничий потенціал	високий ступінь зносу основних виробничих фондів, недостатня диверсифікація виробництва, залежність від постачань комплектуючих іноземними виробниками
2	Фінансова та інвестиційна діяльність	свобода у використанні прибутку	недостатнє державне фінансування, неефективне використання державних коштів, низька інвестиційна привабливість, неможливість залучення приватних інвесторів
3	Маркетинг та збут	впізнаваність на світовому ринку АТ	відсутність широкого внутрішнього ринку, відсутність дієвого механізму лізингу, зростаюча неконкурентоспроможність порівняно з іноземними виробниками
4	Науково-технологічна сфера	можливість створювати унікальні зразки АТ	недостатнє фінансування і впровадження наукових розробок, слабкий взаємозв'язок виробництва з наукою, брак кваліфікованих кадрів

ревищують існуючий рівень фінансування галузі [6]. Більше того, у 2010 році згідно з умовами Світової організації торгівлі Україна приєднається до Угоди про торгівлю цивільною авіаційною технікою, а це означає заборону прямої підтримки галузі державою. Виходячи з таких обставин, нам видається більш доцільним здійснити у даний період проникнення на нові ринки збуту шляхом кооперації з провідними авіавиробниками, але у стратегічному вимірі слід орієнтуватися на створення замкнутого циклу виробництва, оскільки у цьому разі вітчизняні авіавиробники будуть більш вільними у виборі партнерів та максимально захищеними від негативного впливу чинників зовнішнього середовища. При цьому переорієнтація з військово-транспортної спеціалізації на цивільну дозволить уникнути ускладнень міждержавних відносин, які перешкоджають розвитку АП України, та повернути увагу міжнародних авіакомпаній України.

ВИСНОВКИ

Аналіз розвитку АП України свідчить, що її потужності мають високий, невикористаний на сьогоднішній день потенціал, але за останні роки було допущено низку принципових помилок, які суттєво ускладнюють можливість його реалізації та створюють додаткові труднощі у співробітництві з іноземними партнерами. На сьогоднішній день виробництво АТ в Україні знаходиться на рівні одиничних екземплярів, а заострення проблем, пов'язаних зі вступом України до Світо-

вої організації торгівлі та іншими чинниками зовнішнього середовища, загрожує повною втратою АП. В таких умовах першочерговими мають бути наступні кроки:

1. Скасування концерну та акціонування підприємств. Практикою доведено, що в українських реаліях державна форма власності є стримуючим чинником розвитку авіапідприємств, тому перехід до акціонерної форми власності, навіть зі збереженням за державою контрольного пакету акцій, видається єдиноправильним рішенням в цьому напрямі.

2. Практична переорієнтація на виробництво цивільної АТ, в тому числі — комерціалізація проекту Ан-70. Якщо цього не зробити, то проект Ан-70 вже через два-три роки морально застаріє, а здобутки вітчизняних авіавиробників у сфері цивільного літакобудування стануть здобутком іноземних країн.

3. Пошук нових партнерів з метою проникнення на нові ринки збуту шляхом реалізації спільних проектів на основі їх дольового розподілу. У стратегічному вимірі доцільно буде зосередити увагу на організації виробництва комплектуючих виробів всередині країни, що знизить надмірно високу залежність українських авіавиробників від іноземних постачань та дозволить більш вільно діяти на світовому ринку.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямі полягатимуть у розробці нових та удосконаленні існуючих шляхів розвитку АП, зокрема — у розробці механізмів щодо конверсії та акціонування авіапідприємств, а також визначенні зовнішніх пріоритетів, на які мають бути

спрямовані комерційні зусилля вітчизняних авіавиробників.

Література:

1. Андросова О.Ф., Череп А.В. Трансфер технологій як інструмент реалізації інноваційної діяльності. Монографія. — К.: "Кондор", 2007. — 356 с.
2. Бадрак В. Российская версия выживания украинского авиастроения// www.wing.com.ua/content/view/4217/38/
3. Богуслаев В.А. Сотрудничество — стратегия настоящего и будущего// Технологические системы. — 2004. — № 4. — С. 26.
4. Гончаров С. Поход пора менять: лимит времени для спасения украинского авиапрома близок к исчерпанию// Чистое небо. — 2007. — № 4. — С. 60—63.
5. Горбулін В., Шеховцов В. Корпоратизація авіаційної і космічної галузей України: "за" і "проти" в умовах глобалізації// www.db.niss.gov.ua/07-4.pdf
6. Згурец С. ОПК Украины: проблемы и перспективы// www.grani.kiev.ua
7. Казаков В.П., Кривов Г.О. Базові засади процесів трансформації українського авіабудування// Технологические системы. — 2002. — № 4. — С. 5—10.
8. Кива Д. Перспективы у авиационной промышленности Украины есть// www.zn.ua/2000/3993/62046/
9. Кривов Г.А. Особенности развития наукоёмких отраслей машиностроения// Технологические системы, 2002. — № 2(13). — С. 12—14;
10. Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Афанасьева Л.Ф. Мировая авиация на рубеже XX—XXI столетий. Промышленность, рынки. — К.: УкрНИИ АТ, 2003. — 293 с.
11. Немилостивый В. Авиапром отдельно взятой страны существовать не может// www.wing.com.ua/content/view/4227/38/;
12. Петров Д. Главное — не "поймать медведя"// Чистое небо. — 2007. — № 4—5 (2—3). — С. 16 — 17.
13. Петропавловська С.Є., Подреза С.М., Радченко О.А. Промисловий та авіаційний маркетинг: Курс лекцій. — К.: НАУ, 2003. — 86 с.
14. Печорина Н. Украинская авиаотрасль в условиях рыночных отношений// www.aviamir.com.ua/A-building-guest1.htm
15. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2007 рік // www.avia.gov.ua/news/
16. Шевцов А.І., Васильев В.Г., Цветкова Т.І. Щодо заходів стимулювання розвитку авіаційної галузі// www.db.niss.gov.ua/comments.php;
17. Якубович Н.В. Все самолёты Антонова. — М.: ООО "Издательство "Астрель"", ООО "Издательство "АСТ"", 2001. — 192 с.