

# ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

О.В. АРЕФ'ЄВА,  
д.е.н., Національний авіаційний університет,  
А.М. ШТАНГРЕТ,  
к.е.н., Українська академія друкарства

## Стан та загрози авіабудування як основи сучасного наукоємного промислового виробництва в Україні

*Досліджено поточний стан, трансформаційні зміни та визначено ключові загрози для розвитку авіаційної промисловості в Україні.*

*Исследованы текущее состояние, трансформационные изменения и определены ключевые угрозы для развития авиационной промышленности в Украине.*

*Investigated the current state of transformational change and defines the key threats to the aviation industry development in Ukraine.*

**Постановка проблеми.** В умовах економіки знань, що базується на використанні інтелектуальних активів, питання функціонування та розвитку авіаційної промисловості (АП) є надзвичайно актуальними і вимагає особливої уваги, зокрема й для України. Підґрунтям цього є те, що авіаційні підприємства формують основу V технологічного укладу; на світовому ринку наукоємної продукції наша країна представлена переважно продукцією саме авіаційної промисловості, яка щорічно забезпечує від 5 до 10% валютних надходжень; АП сьогодні є однією з небагатьох, яка може забезпечити Україні успішну конкуренцію із зарубіжними країнами на сучасному ринку передових технологій, а внаслідок її інтеграції в промисловий комплекс країни – у недалекому майбутньому стати флагманом економічного зростання.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Проблеми функціонування та розвитку вітчизняної авіаційної промисло-

сті досліджували в свої працях такі вчені, як О. Андросова, М. Висоцька, В. Горбулін, В. Загоруйко, О. Ільєнко, О. Коваленко, О. Козлюк, В. Корнілов, Ю. Кулаєв, В. Матвєєв, О. Попович, З. Румянцева, І. Садловська, С. Салига, В. Щелкунов та ін. Поруч з тим сьогодні недостатньо уваги приділено загрозам розвитку авіабудування.

**Мета статті** полягає у характеристиці сучасного стану та визначенні ключових загроз для подальшого розвитку авіабудування в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Перш за все необхідно зазначити, що Україна отримала у спадок від Радянського Союзу наукомістку галузь із замкнутим циклом проектування і виробництва літаків різного класу та призначення, а також реалізований науково-технічний потенціал, який за своїм рівнем не поступався потенціалу країн Західної Європи і займав в СРСР друге місце після Російської Федерації, становлячи більше 20% всього обсягу аерокосмічного комплексу. Як наслідок, у день здобуття незалежності наша держава володіла колосальним авіаційним потенціалом: чотирима авіаційними заводами, 15 наймогутнішими авіаремонтними підприємствами, конструкторським бюро імені О.К. Антонова, конструкторським бюро авіаційних двигунів «Мотор Січ», двома авіаційними інститутами, трьома вищими військовими авіаційними училищами, близько 1500 повітряними суднами цивільної авіації, понад

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

6000 літаками військово-повітряних сил. Більш того, вся ця система чітко функціонувала, а техніка була у хорошому стані.

Наслідком складних трансформаційних процесів в національній економіці, безсистемних реформ 1992–2000 років, відсутності практичного досвіду самостійної комерційної діяльності, в тому числі на світовому ринку, масового впливу висококваліфікованих кадрів та розриву господарських зв'язків стала втрата близько 80% авіаційного потенціалу України, що, у свою чергу, спричинило призупинення серійного виробництва авіаційної техніки (АТ). Так, протягом 2003–2007 років українськими підприємствами було вироблено всього 14 літаків, тоді як для зарубіжних конкурентів така кількість зазвичай є предметом одного із багатьох контрактів, які укладаються впродовж року.

Усе зазначене стало підґрунтям для проведення аналітичного дослідження з метою визначення ключових загроз для розвитку вітчизняного авіабудування.

Розпочнемо з того, що складні трансформаційні процеси останніх двох десятиріч суттєво вплинули на рівень конкурентоспроможності продукції вітчизняного АП. Поруч з цим окремі конкурентні переваги залишилися актуальними і сьогодні. Перш за все це низька ціна. Так, сучасна ціна пасажирського літака Ан-148 знаходиться на рівні \$18–20 млн., тоді як російського ПЛ SSJ-100 – близько \$30 млн.; сучасна ціна військово-транспортного літака Ан-70 коливається в межах \$45–55 млн., тоді як його найближчого аналога, європейського Airbus-400M, – у межах \$70–80 млн. Отже, за ціною сучасні літаки українського виробництва порівняно з літаками зарубіжних авіавиробників мають істотну конкурентну перевагу, оскільки коштують у 1,5–2 рази менше.

Другою перевагою є експлуатаційні можливості, оскільки у період СРСР літаки марки «Антонов» проектувалися виходячи з міркувань необхідності їх експлуатації в нестандартних умовах, що обумовлювалося великою площею неосвоєних територій.

Прикро визнавати, але на сьогоднішньому етапі розвитку авіапрому перелік конкурентних переваг обмежуються цими двома позиціями. Щодо слабких позицій, то їх кількість є значно більшою.

По-перше, цілком закономірним є той факт, що літаки марки «Антонов», маючи суттєву перевагу відносно зарубіжних літаків в експлуатаційних можливостях, поступаються їм за такими показниками, як економічність або екологічність, оскільки виконання одночасно декількох вимог у виробництві АТ є неможливим.

По-друге, недосконалою є система збуту продукції. Сьогодні в Україні майже не забезпечений механізм лізингу щодо продажу вітчизняної АТ, а взяти новий вітчизняний літак у кредит в Україні ще важче, ніж у лізинг [10].

По-третє, низький рівень, або фактична відсутність, після-продажного сервісу. З погляду наявності розгалуженої мережі сервісних баз у різних регіонах світу, призначених для обслуговування літаків, сучасні літаки марки «Антонов» суттєво поступаються літакам зарубіжного виробництва.

По-четверте, присутність на ринку одиничних зразків, а не серійного продукту. Незважаючи на те що транспортний літак

Ан-70 має суттєву перевагу над зарубіжними аналогами, на сьогодні він ще не впроваджений у серійне виробництво. Подібна ситуація має місце і з Ан-148, кількість екземплярів якого, виготовлених в Україні, є менша десяти, попри те, що він був розроблений ще у 2004 році. У свою чергу, серійне виробництво Ан-140 сьогодні здійснюється в Росії, а не в Україні, забезпечуючи, таким чином, робочі місця іншої країни. Такий стан справ свідчить про невіршеність ряду проблем у сфері фінансово-економічного забезпечення виробничого та збутового процесу.

Здійснене порівняння конкурентних позицій продукції вітчизняного авіапрому дозволило визначити, що найбільш суттєва перевага – нижча ціна та окремі характеристики, сьогодні уже не мають в цілому вирішального значення. Окрім цього, після вступу України до СОТ, який вже відбувся, така перевага вітчизняної авіаційної техніки, як низька ціна порівняно із зарубіжними аналогами, поступово буде втрачена через зростання цін на комплектуючі вироби, енергетичні ресурси та технічні послуги, оскільки, будучи інтегрованими у світову економіку, українські авіавиробники відчуватимуть на собі всі прояви економічної нестабільності, так само, як і авіавиробники інших країн – членів СОТ.

Вищенаведені факти дають підстави вважати, що сучасні зразки вітчизняної авіаційної техніки мають нижчу конкурентоспроможність у порівнянні із закордонними конкурентами.

Спадщиною авіаційною промисловості колишнього СРСР можна вважати поєднання діяльності великої кількості авіабудівельних підприємств тепер уже незалежних країн. Якщо раніше ця система сприяла розвитку авіабудування та значно збільшувала його потенціал, то сьогодні це скоріше загроза, яка полягає у залежності технологічного процесу виготовлення авіаційної продукції від постачань сплавів та комплектуючих виробів у більшості із-за кордону. Так, на сьогодні майже 70% комплектуючих у виробництві українських авіаційних двигунів надходить з Росії, зокрема, близько 400 російських підприємств постачають деталі для ВАТ «Мотор Січ» [11], що у грошовому виразі становить \$115 млн. щорічних витрат вітчизняного підприємства [9], а окрім цього, частка витрат праці робітників російських підприємств у структурі загальних витрат на виробництво українських авіаційних двигунів становить 60–80%. Для налагодження виробництва комплектуючих в Україні необхідні кошти, яких зараз немає, а також патенти, якими володіє Росія [5].

Зазначені факти є свідченням високого рівня залежності виробництва наукомісткої продукції, у даному випадку авіаційної техніки, від зовнішніх постачальників, що є явною загрозою в умовах зростання світової економічної нестабільності та конкуренції.

За роки кризового розвитку вітчизняне авіабудування зазнало суттєвих кадрових втрат. Так, якщо до 1991 року в АП України було зайнято більше 130 тис. працівників, то на сьогодні їх кількість не перевищує 75 тис. осіб разом із кількістю працівників найбільших забезпечуючих підприємств [1]. Причинами такого суттєвого відтоку робочої сили став перш за все недостатньо високий рівень заробітної плати на підприємствах підгалузі та систематичні багатомісячні затримки з її виплатою. Так, навіть у докризовому 2007 році на АНТК ім. Антонова середня

заробітна плата становила 3 тис. грн., а на ВАТ «Мотор Січ» – у межах 1,3–1,7 тис. грн. З іншого боку, зарплата європейських авіаконструкторів у десятки разів вища, тому зарубіжні авіавиробники досить часто вдаються до переманювання українських працівників, і небезуспішно [2].

Окрім зазначеного зменшення кількості працівників, більш важливою є проблема, що відтік висококваліфікованої робочої сили спричинив і зменшення інноваційного потенціалу, який дотепер забезпечував українській АП можливість представляти на ринку авіаційної техніки унікальні розробки.

Підсумковою може бути теза, що сьогодні для авіапрому України характерний вплив висококваліфікованих кадрів за кордон, дефіцит працівників робочих спеціальностей, незадовільний рівень мотивації праці, що суттєво знижує інноваційний потенціал авіабудівельних підприємств.

Однією із найбільш складних проблем авіаційної інфраструктури у найближчий час може стати необхідність заміни застарілих моделей 1960–1970-х років випуску. Сьогодні на внутрішніх пасажирських авіалініях масово експлуатуються радянські моделі Ан–24 і Як–40, вичерпання льотного ресурсу яких становить у середньому 70–95%; у сфері військово–транспортної авіації проблеми ті ж самі – моделі радянського періоду Ан–12 і Ан–22 найближчим часом вичерпають свій ресурс і мають бути повністю списані до 2015 р. [8]. Виходячи із цих тенденцій можна стверджувати, що найближчим часом авіаційна інфраструктура в Україні потребуватиме суттєвого оновлення. Натомість на українському ринку авіаційних перевезень з'явилося багато авіакомпаній, які у своїй діяльності орієнтуються або на моделі радянського виробництва або на моделі зарубіжного виробництва (див. табл.) [12].

Згідно з даними таблиці українські авіакомпанії, особливо ті, які спеціалізуються на міжнародних авіаперевезеннях – «Міжнародні Авіалінії України» та «АероСвіт», віддають перевагу літакам зарубіжного виробництва. Причини зазначеного можна пояснити такими обставинами:

– зарубіжні літаки на відміну від літаків українського виробництва повністю відповідають вимогам безпеки та екології, які висуваються ІКАО, і пасажери більш прихильно ставляться до авіаліній, які використовують саме їх;

– ціна «ненового» зарубіжного літака (раніше використовуваного) у 2–3 рази нижча за новий літак вітчизняного виробництва;

– обслуговування літаків зарубіжного виробництва, в тому числі «ненових», на відміну від українських, здійснюється у більшості країн світу.

Результатом усіх цих обставин є те, що сьогодні нові літаки вітчизняного виробництва – Ан–38, Ан–140, Ан–148 – навіть за умови нижчої ціни не знаходять покупців на внутрішньому ринку. В недалекій перспективі це загрожуватиме насиченням українського авіаринку літаками зарубіжного виробництва, а й поглиблення кризи в АП України, яка не може повноцінно розвиватися в умовах відсутності попиту з боку найближчих потенційних покупців.

Попри відоме гасло, що науково–технічний потенціал України в галузі авіабудування є одним із найкращих у світі, що дає можливість створювати нові зразки авіаційної техніки, що задовольняють потреби користувачів, реальний стан справ не є таким оптимістичним. Так, за 19 років незалежності вітчизняними авіавиробниками так і не було створено жодної моделі дальноміагістрального або хоча б середньоміагістрального літака, яка могла б скласти повноцінну конкуренцію західним аналогам, що масово експлуатуються авіакомпаніями, і не лише українськими. За умов відсутності належної уваги через проект Ан–70 перспективні українські проекти моделей Ан–180 і Ан–218 залишилися нереалізованими і на сьогодні є замороженими, а створені Ан–140 і Ан–148 лише умовно можна назвати середньоміагістральними, оскільки виконувати рейси на відстань 4500–6000 км, наприклад між Україною та країнами Середнього Сходу, вони здатні лише при неповному завантаженні. Більше того, літаки з турбогвинтовентиляторними двигунами, яким є Ан–140, користуються попитом переважно на регіональних перевезеннях, а не на середньоміагістральних, де особливе значення має високий рівень комфорту. Проте сегмент регіональних пасажирських авіаперевезень знаходиться ще у стадії формування, тоді як розширення клієнтської бази українським авіавиробникам потрібно вже сьогодні. Окрім цього, майже відсутні розробки надлегких і легких літаків, вертольотів, надзвуківих літаків для підготовки льотного складу військово–повітряних сил. Окремі проекти малої авіації реалізуються силами ентузіастів, але їх не можна розглядати як перспективні. У той же час потреба в авіації такого класу в Україні є. Вона необхідна насамперед сільському господарству, на потреби якого зараз працюють не дуже пристосовані (з економічної точки зору) для сучасних умов старі літаки Ан–2 і такі ж старі вертольоти Мі–2, перероблені на сільськогосподарський варіант.

**Парк провідних авіакомпаній України у 2008 році**

Авіакомпанія	Склад авіапарку		
	літаки зарубіжних виробників	літаки виробництва СРСР (у т.ч. укр.)	літаки українського виробництва
«АероСвіт»	Boeing–737 – 13 од. Boeing–767 – 3 одиниць	Немає	Немає
«Міжнародні Авіалінії України»	Boeing–737 – 13 од.	Немає	Немає
«Донбасаеро»	Airbus–320 – 2 од.	Як–42 – 12 од. Ан–24 – 8 од.	Немає
«Українські Середземноморські Авіалінії»	Airbus –320 – 1 од. DC–9 – 4 од.	Ту–134– 1 од. Ан–24 – 1 од.	Немає
«Дніпроавіа»	Boeing–737 – 4 од. Embraer–145 – 4 од.	Як–40 – 6 од. Як–42 – 3 од.	Немає

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Спеціалізована ж сучасна техніка повністю відсутня. Як висновок зазначеному може бути теза, що продукція вітчизняного авіапрому не відповідає потребам ринку.

Основними конкурентами українських авіавиробників на сьогодні є [12]:

– у сфері літакобудування – американська компанія Lockheed–Martin, 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, українські виробники займають переважно ту ринкову нішу, де спостерігається конкуренція з виробниками так званого другого ешелону [4]. Що стосується напрямів реалізації АТ українського виробництва, то вона відбувається переважно в країнах колишнього СРСР та країнах далекого зарубіжжя, які розвиваються, зокрема:

– у сфері літакобудування – Росія, Казахстан, а також країни Африки, Близького Сходу, Пакистан, Індія, Китай та ін.;

– у сфері двигунобудування – більше половини АД реалізується в Росії, решта – у країнах далекого зарубіжжя, переважно у тих саме, що й літаки.

Окрім цього, в нових умовах українська АП зіштовхнулася з конкуренцією на ринках країн Середньої Азії, оскільки в цьому регіоні українські та російські авіавиробники, які представляють тепер різні країни, реалізують схожу за функціональними характеристиками продукцію [3]. Колишні спільні виробники донедавна однієї країни стали тепер конкурентами на освоєних зарубіжних ринках, а ринки колишніх союзних республік стали тепер зарубіжними, в тому числі для української АП. Передовсім це стосується Росії, яка є для України одночасно і партнером, і конкурентом.

Узагальнюючою тезою може бути твердження, що рівень конкуренції на авіабудівельному ринку зростає і сучасними конкурентами вітчизняного авіапрому є не лише виробники з далекого зарубіжжя, а й партнери з колишніх союзних республік.

На сучасному етапі в АП України спостерігається недостатня завантаженість виробничих потужностей, яка не перевищує 20–30%, що пояснюється, з одного боку, відсутністю достатньої кількості замовлень з боку внутрішніх споживачів, а з іншого – браком обігових коштів, що не дає змоги виконувати наявні замовлення у визначені терміни. Зазначене, у свою чергу, спричиняє низьку дохідність порівняно з результатами діяльності іноземних конкурентів. Так, якщо обсяг продажів американського виробника Boeing становить \$50–60 млрд., то аналогічний показник в Україні не перевищує 5 млрд. грн., хоча кількість працівників тут відрізняється не настільки принципово, щоб пояснити цю різницю.

Підтвердження зазначеного можна знайти і в результатах проведеного аналізу основних показників діяльності ДП «Антонов» та ВАТ «Мотор Січ». Якщо показники фінансової стійкості

та ліквідності вказують на стійкий фінансовий стан обох підприємств, то фінансові результати діяльності не можна вважати прийнятними, оскільки:

– по–перше, поруч із прибутковою діяльністю у 2008–2009 роках для обох підприємств була характерною порівняно незначна величина валового прибутку у порівнянні із іншими операційними доходами. Звідси висновок, що позитивні фінансові результати підприємств авіабудування не є наслідком їх основної діяльності;

– по–друге, для фінансування поточної діяльності, зокрема закупівлі комплектуючих, підприємства змушені використовувати позикові кошти, а відсотки за ними суттєво погіршують кінцеві результати;

– по–третє, рівень показників рентабельності є низьким і вказує на недостатній рівень ефективності використання наявних активів та невисоку рентабельність продукції, яка не покриває усіх ризиків розробки та виробництва новітньої наукомісткої продукції;

– по–четверте, рівень зносу основних засобів у ДП «Антонов» наближається, а у ВАТ «Мотор Січ» перевищує 50% при достатньо високій величині фондодідачі.

Про незадовільний рівень авіабудування в Україні свідчать такі статистичні дані: серійний завод «Антонов» (раніше «Авіант») у 2009 році не виробив жодного літака, а в 2010 році – лише чотири: два Ан–148 та два Ан–32 [13]. Звідси результуючою може бути теза, що авіабудування в Україні сьогодні має низьку ефективність, що є загрозою для його подальшого розвитку.

Основною сучасного наукоємного виробництва виступають інновації втілені у новій продукції, процесах, технологіях тощо. У свою чергу, створення інноваційної продукції пов'язано із значними інвестиційними витратами, які на порядок вищі у порівнянні із витратами галузей нижчих технологічних укладів. Оскільки на сучасному етапі економіка будь–якої країни прямо залежить від ефективності функціонування наукоємних галузей, то держава створює сприятливі умови для їх розвитку. Так, для створення інноваційного продукту у світовій АП прийнято об'єднувати державний та приватний капітали. Щодо України, то сьогодні структура фінансування технологічних інновацій залишається неоптимальною, оскільки частка коштів підприємств у структурі фінансування техно–логічних інновацій є найбільшою. У свою чергу нестабільність національної економіки та високий рівень збитковості підприємницьких структур спричиняють погіршення інвестиційного середовища та зниження інноваційної активності. Для прикладу: сьогодні інвестиційна діяльність ВАТ «Мотор Січ» спрямована переважно на будівництво об'єктів промислової інфраструктури, а також на реконструкцію та технічне переоснащення основних виробничих фондів, що обумовлено високим ступенем їх зносу. Так, капітальні інвестиції підприємства спрямовані переважно на техніко–технологічне переоснащення основних виробничих фондів та придбання обладнання, що свідчить про необхідність діяти в умовах вирішення нагальних поточних завдань. З огляду на такі обставини підприємство вимушено частіше звертатися до позикових коштів, хоча умови банків для підприємств АП є менш прийнятними, ніж для підприємств інших підгалузей машинобуду–

вання. У таких умовах теоретично виникає дилема між поверненням кредиту та вкладенням коштів у НДДКР, що в кінцевому підсумку негативно впливає на інвестиційне забезпечення інноваційного розвитку підприємства.

Результуючою може бути теза, що складні умови функціонування, брак державної підтримки, невисока ефективність господарської діяльності та необхідність виділення коштів на підтримання життєдіяльності підприємств значно зменшують їх інвестиційні можливості підтримувати інноваційну активність.

У порівнянні з наведеними вище статистичними даними щодо високого рівня авіапромислового комплексу СРСР доцільно вказати і те, що на сьогодні в Україні функціонує єдина літакобудівельна фірма – АНТК «Антонов» – і два серійних заводи: ХГАПП та серійний завод «Антонов» (раніше «Авіант»), потужності яких для нинішнього авіаційного ринку України збиткові. За таких умов – не лише подальший розвиток, а й саме існування високотехнологічного сектору стоїть під загрозою. Окрім цього, доцільно ще раз нагадати, що згідно з офіційною статистикою для вітчизняної економіки характерні такі пріоритети: за показником фінансування науково-технічних розробок склалася така ситуація – майже 70% коштів сьогодні поглинає 4-й і лише 23% – 5-й технологічний уклади; інноваційні витрати розподіляються таким чином: 60% – 4-й технологічний уклад і 30% – 3-й (сумарно – 90%), а 5-й становить лише 8,6%; стосовно інвестицій, які, власне, і визначають майбутнє на найближчі 10–15 років, маємо такі пропорції: 75% спрямовуються у 3-й технологічний уклад і лише 20% та 4,5% – у 4-й і 5-й технологічні уклади відповідно. У технологічній частині капітальних вкладень (технічне переозброєння та модернізація) 83% припадає на 3-й технологічний уклад і лише 10% – на 4-й [6]. У цьому контексті, на думку Я. Жаліло, тривожною виглядає тенденція до збільшення інвестицій на користь традиційних галузей, оскільки це призводить до відволікання ресурсів від сучасного наукоємного виробництва та консервує технологічну відсталість [7]. Сподівання ж на прямі іноземні інвестиції можна вважати марними, адже навіть іноземцям фінансувати своїх прямих конкурентів у пріоритетних для економіки знань сферах. Звідси логічно буде теза про низьку пріоритетність розвитку високотехнологічного виробництва в Україні, що є загрозою формування підвалин економіки знань.

У даний час, на думку українських фахівців, держава практично самоусунулася від рішення проблем науки і високотехнологічних галузей, віддаючи все на відкуп ринкові, і вкрай слабо підтримує наукомісткі галузі. Обсяги державного фінансування державних цільових програм не можуть бути визнані задовільними, в тому числі АП. Справа в тому, що кошти для фінансування авіапрому передбачені в стабілізаційному фонді бюджету, який поповнюється по мірі надходження доходів до казни. На фоні фінансово-економічної кризи, коли більша частина підприємств країни зупинена, дохідна частина бюджету поповнюється із великими труднощами і наявні ресурси розподіляються насамперед по соціальних програмах, а не на стратегічні проекти в промисловості.

Одночасно важкі умови функціонування вітчизняних підприємств для структур АП ускладнюються тривалістю циклу від нау-

кових досліджень до серійного виробництва (5–7 років для літака і пілотажно-навігаційного комплексу і до 10–12 років – для двигуна), що вимагає постійних, тривалих за терміном і значних за обсягом капіталовкладень, що без участі держави є практично неможливим. Саме так відбувається на Заході. За даними Інституту Бейкера (США), близько 50% усіх державних субсидій припадає на авіаційну галузь. У результаті в ній 70% загального обсягу витрат на НДДКР йде за рахунок державного фінансування.

Досвід провідних авіавиробників демонструє, що навіть такі бренди, як Airbus і Boeing, не можуть тривалий час успішно розвиватися без державної підтримки. У багатьох розвинутих країнах уряд, минаючи вимоги СОТ, фінансує розробку інноваційних зразків авіаційної техніки під виглядом фундаментальних досліджень у сфері аеродинаміки, міцності конструкцій та інших наук, зокрема в компанії Airbus (ЄС) 1/3 коштів має державне походження, а компанія Lockheed-Martin (США) взагалі спеціалізується на виконанні державних оборонних замовлень [4]. Щодо України, то задекларована на законодавчому рівні державна підтримка підгалузі фактично виконується на 20%, за принципом розподілу коштів є залишковою та хаотичною за об'єктом фінансування. Звідси підсумково є теза, що сьогодні вітчизняна авіаційна промисловість позбавлена державної підтримки у необхідній для її розвитку мірі.

### Висновки

Підводячи підсумки проведеного дослідження, доцільно ще раз підкреслити, що вітчизняний авіапром, попри його потужну базу на початку 90-х років, унаслідок складного процесу трансформації економіки та виключно декларативну увагу органів державної влади поступово втрачає свій потенціал. Якщо інші країни спрямовують значні зусилля на освоєння V технологічного укладу, основою якого є, безперечно, авіабудування, то перед Україною стоїть здається простіше завдання – зберегти вже існуючий науково-технічний та кадровий потенціал шляхом надання державних субсидій, а найважливіше – замовлень. В іншому випадку – високотехнологічний сектор економіки приречений на занепад, а Україна – на технологічну залежність, що загрожує національній безпеці.

### Література

1. Андросова О.Ф. Трансфер технологій як інструмент реалізації інноваційної діяльності: моногр. / О.Ф. Андросова, А.В. Череп. – К.: Кондор, 2007. – 356 с.
2. Гончаров С. Подход пора менять: лимит времени для спасения украинского авиапрома близок к исчерпанию / С. Гончаров // Чистое небо. – 2007. – №4. – С. 60–63.
3. Долинчук С. Украинская оборонка: требуются успешные лоббисты [Электронный ресурс] / С. Долинчук // Режим доступа: <http://www.glavred.info/archive/2006/04/12>
4. Друзь И. Авиационная промышленность Украины на пороге ВТО / И. Друзь // Чистое небо. – 2007. – №3. – С. 18–21.
5. Дяченко В. На честном слове и одном крыле держится военно-промышленный комплекс Украины [Электронный ресурс] / В. Дяченко // Новости Украины. – Режим доступа: <http://www.from-ua.com>

6. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / За ред. акад. НАН України В.М. Гейця. – К.: Ін-т екон. прогноз., Фенікс, 2003. – 1008 с.

7. Жаліло Я.А. Економічна стратегія держави: теорія, методологія, практика: моногр. / Я.А. Жаліло. – К.: НІСД, 2003. – 368 с.

8. Кривов Г.А. Мирова авіація на рубежі ХХ–ХХІ столетий: промышленность, рынки: моногр. / Г.А. Кривов, В.А. Матвиенко, Л.Ф. Афанасьева. – К.: КВИЦ, 2003. – 296 с.

9. Мельник Д. Танец сдержек и противовесов [Электронный ресурс] / Д. Мельник // Официальный сайт журнала «Эксперт». – Режим доступа: <http://www.expert.ru>

10. Петропавловська С.Є. Авіційний маркетинг: курс лекцій / С.Є. Петропавловська, С.М. Подреза, О.А. Радченко. – К.: Національний авіаційний ун-т, 2003. – 86 с.

11. Печорина Н. Украинская авиаотрасль в условиях рыночных отношений [Электронный ресурс] / Н. Печорина // Авиамир. – Режим доступа: <http://aviamir.com.ua>

12. Салига С.Я. Управління розвитком промислового наукоємного виробництва: моногр. / С.Я. Салига, П.А. Борисенко. – Запоріжжя: Вид-во КПУ, 2010. – 184 с.

13. Серийный завод «Антонов» наращивает обороты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.wing.com.ua/content/view/full/8414/38/>

О.О. КЛОКАР,  
к.в.н., доцент, Білоцерківський національний аграрний університет

## Аналіз та підвищення ефективності підприємницької діяльності в аграрному секторі економіки

*Здійснено аналіз ефективності підприємницької діяльності в аграрному секторі економіки. Акцентовано увагу на визначенні умов щодо її здійснення і перспектив розвитку. Даний підхід забезпечить розробку дієвих заходів щодо активізації аграрного підприємництва, підвищення зайнятості та доходів сільського населення та громадян держави в цілому.*

*Осуществлен анализ эффективности предпринимательской деятельности в аграрном секторе экономики. Акцентировано внимание на определении условий относительно ее осуществления и перспектив развития. Данный подход обеспечит разработку действенных мероприятий по активизации аграрного предпринимательства, повышения занятости и доходов сельского населения и граждан государства в целом.*

*The analysis of efficiency of entrepreneurial activity is carried out in the agrarian sector of economy. Attention is accented on determination of terms in relation to its realization and prospects of development. This approach will provide development of effective measures on activation of agrarian enterprise, increase of employment and profits of rural population and citizens of the state, on the whole.*

**Постановка проблеми.** Стабільний соціально-економічний розвиток України, здійснення ефективних реформ у всіх сферах суспільної діяльності та поліпшення добробуту громадян залежить насамперед від потужності ресурсного потенціалу, особливо аграрного сектору економіки. Проте відсутність ефективних заходів щодо відтворення його окремих складових на макро- та мікрорівні негативно вплинуло на розвиток агросфери та держави в цілому. Так, за останніх 18 років кількість збиткових сільськогосподарських підприємств досягла та перевищила 30% від їх загальної кількості, а окремі виробничі підгалузі (тваринництво) були

взагалі нерентабельними [10, с. 52, 54]. Тому на сучасному етапі розвитку аграрного сектору економіки України актуальним питанням є формування та поліпшення основних складових ресурсного потенціалу всіх господарюючих суб'єктів.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Дослідженням проблеми ефективного використання та відтворення матеріально-технічної бази сільськогосподарських підприємств займалися такі науковці, як О. Бондаренко, В. Трегобчук, О. Вороновська, В. Дієсперов, П. Руснак, В. Жабка, М. Рудий, А. Чалий тощо [1–3; 5–6]. Вчені сформуливали основні засади щодо розвитку підприємницької діяльності в агросфері. Проте проблема забезпечення сприятливого макро- та мікросередовища аграрного підприємництва в контексті трансформації соціально-економічних відносин в сільському господарстві розроблена ними недостатньо.

Зважаючи на важливість вищенаведених питань, головною метою даного етапу дослідження став аналіз та підвищення ефективності підприємницької діяльності в аграрному секторі економіки. Для досягнення цієї мети слід було вирішити такі завдання:

- розкрити економічну сутність підприємства як економічної категорії;
- проаналізувати стан розвитку аграрного підприємництва;
- визначити заходи щодо підвищення ефективності підприємницької діяльності в сільському господарстві.

З метою вирішення всіх вищенаведених завдань нами були використані такі методи дослідження: діалектичний, абстрактно-логічний, системно-структурний тощо.

У 2009 році в Україні, за даними Держкомстату України, функціонувало 57,1 тис. господарських суб'єктів, з них: 7,8 тис., або 13,7%, господарські товариства (відкриті, закриті акціонерні то-