

умов для розвитку людського капіталу, забезпечення зайнятості населення, зростання доходів, формування національної та регіональної конкурентоспроможності.

Для досягнення головної мети розвитку необхідно вирішити такі завдання:

- стимулювати розвиток об'єктів туристичної інфраструктури;
- розробити інноваційні туристські продукти, здійснити оновлення існуючих туристичних маршрутів;
- сформуувати систему заходів щодо просування та популяризації регіонального туристського продукту на внутрішньому та міжнародному ринках;
- сприяти забезпеченню туристської індустрії професійними кадрами.

Головною метою державної політики розвитку ринку туристських послуг має бути: створення умов для партнерства у туристській галузі; згладжування меж кордону та налаштування співробітництва; використання транзитних можливостей Харківського регіону, його туристського потенціалу. Основою туристської політики регіону має бути розвиток в'їзного, внутрішнього та соціального туризму, який передбачає збереження, відтворення та відновлення туристських ресурсів.

#### **Перелік посилань.**

1. Биржаков М. Б. *Введение в туризм* / М. Б. Биржаков. – [8-е изд., перераб. и доп.]. – СПб. : Невский фонд : Изд. дом «Герда», 2006. – 512 с.
2. Антоненко В. Г. *Місце міжнародного туризму у взаємодії і взаємозбагаченні культур* / В. Г. Антоненко // *Туризм у XXI столітті*. – К. : Знання України, 2003. – 559 с.
3. Філіпенко А. С. *Міжнародна торгівля та інвестиції* / А. С. Філіпенко, Ф. Р. Рут. – К. : Основи, 1998. – 743 с.
4. Ушаков Д. С. *Экономика туристской отрасли* / Д. С. Ушаков. – Ростов н/Д. : МарТ, 2010. – 446 с.
5. Федулова Л. І. *Інноваційні контури розвитку туризму* / Л. І. Федулова // *Актуальні проблеми економіки*. – 2006. – №2 (56). – С. 137 – 147.
6. Двоєзерська В. С. *Тенденції державного регулювання розвитку туризму і діяльності курортів в Україні* / В. С. Двоєзерська // *Держава та регіони: серія «Державне управління»*. – №1. – 2010. – С. 20- 24.
7. Донченко Л. М. *Проблеми та перспективи державної підтримки розвитку туризму* / Л. М. Донченко, Н.П. Гостева // *Держава та регіони: серія «Державне управління»*. – 2010. – №1. – С. 37 - 42.
8. Іванов Ю.Б. *Альтернативні системи оподаткування: монографія* / Ю.Б Іванов. – Харків: ХДЕУ-Торнадо, 2003, - 517 с.
9. Балашова Р. І. *Розвиток туристичного підприємства: теорія та практика: [монографія]* / Р. І. Балашова. – Донецьк : Вебер, 2009. – 343 с.
10. Руденко В.П. *Географія природно-ресурсного потенціалу України* / Руденко В.П.. – К.: ВД К. – М.: Академія – Чернівці: Зелена Буковина, 1999.

Стаття надійшла: 10.10.2016 р.

Рецензент: д.е.н., доц. Горювий Д.А.

УДК 338.486.4

JEL Classification: F 11

## **ДОСЛІДЖЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ТА АЕРОКОСМІЧНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ ЗА МОДЕЛЛЮ КОНКУРЕНТНИХ СИЛ МАЙКЛА ПОРТЕРА**

Пшик-Ковальська О.О., к. е. н., доцент

Мірзоева Д.Р.

Національний університет «Львівська політехніка»

**Анотація.** У даній статті проаналізовано авіаційну та аерокосмічну промисловість України, яка розглядалась як конкурентна галузь у рамках глобалізаційних процесів та євроінтеграції. У результаті аналізу останніх публікацій було виявлено, що досі немає комплексного підходу до визначення конкурентних сил перспективних галузей України. Ціллю статті є вивчення конкурентних сил авіаційної та аерокосмічної промисловості України за моделлю конкурентних сил Майкла Портера. Зважаючи на це, здійснювалось оцінювання факторів, які впливають на формування конкурентних сил даної промисловості та визначення перспектив розвитку авіаційної та аерокосмічної промисловості як провідної галузі в економіці України. Наведено загальну характеристику цієї промисловості та обсяги експорту протягом десяти років. Дослідження здійснювалось згідно з теорією конкурентних сил Майкла Портера, оскільки ця методологія охоплює широкий спектр чинників впливу та формування конкурентних сил, а саме конкуренція між виробниками, загроза появи нових конку-

рентів, економічні можливості постачальників, економічні можливості споживачів та наявність товарів-замінників. У рамках даної методології виявлено, що попит на українські літаки зростає, через відносно низьку ціну порівняно з американськими та європейськими виробниками; негативні наслідки появи нових конкурентів нівелюються вдалим розміщенням України; є можливість співпраці тісної з європейськими постачальниками та захоплення великої частки ринку, завдяки виготовленню продукції різної цінової категорії. Результати дослідження підтверджують наявність потенціалу для формування конкурентних сил авіаційної та аерокосмічної промисловості України, активну інноваційну діяльність у даній галузі та перспективи розвитку у рамках євроінтеграції та глобалізації.

**Ключові слова:** конкурентні сили, авіаційна та аерокосмічна промисловість України, обсяг експорту, перспективи розвитку, модель конкурентних сил.

## AVIATION AND AEROSPACE INDUSTRIES LEVEL OF COMPETITIVENESS STUDY IN UKRAINE ACCORDING TO MICHAEL PORTER'S COMPETITIVE FORCES MODEL

Orysia Pshyk-Kovalska, PhD in Economics, Assistant Professor

Diana Mirzoieva

National University «Lviv Politechnic»

**Summary.** This article analyzed the aviation and aerospace industry of Ukraine, which is considered as a competitive industry within the European integration and globalization. An analysis of recent publications revealed that there is still no integrated approach to determine competitive forces of perspective industries of Ukrainian economy. The purpose of the article is to examine the competitive forces of aviation and aerospace industry in Ukraine by Michael Porter's model of competitive forces. Therefore, the evaluation was carried out factors that influence the formation of the competitive forces of industry and determination the prospects of the aviation and aerospace industries as the leading in Ukrainian economy. Also, there is general characteristic of the industry and exports within ten years. Research carried out in accordance with the theory of Michael Porter competitive forces, because this methodology covers a wide range of factors influence the formation and competitive forces, namely competition between producers, the threat of new competitors, economic opportunities of suppliers, economic opportunities of consumers and the availability of substitutes. Within the framework of this methodology revealed that the demand for Ukrainian aircraft increases, because of the relative low price compared with US and European manufacturers; the negative effects of new competitors offset by successful placement of Ukraine; there is the opportunity to cooperate closely with European suppliers and capture a large market share, due to manufacture products in various price categories. The study confirmed the presence of potential for formation of competitive forces of aviation and aerospace industry in Ukraine, active innovation in this industry and development prospects in the framework of European integration and globalization.

**Keywords:** the competitive forces, the aviation and aerospace industry of Ukraine, the amount of exports, development prospects, the model of competitive forces.

**Постановка проблеми.** У рамках глобалізації та, зокрема, євроінтеграції, Україні необхідно нарощувати конкурентоспроможність національної економіки. Для успішного здійснення зовнішньоекономічної діяльності потрібно сформувати конкурентні сили на міжнародній арені, що сприятиме укріпленню національної економіки. Тому доцільним є оцінювання конкурентних сил найбільш перспективних галузей національної економіки, зокрема, авіаційної та аерокосмічної, які є перспективними та затребуваними у світі.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблема конкурентоспроможності країни на світовій арені лишається актуальною проблемою протягом останнього століття. Глобалізаційний процес сприяє прискоренню розвитку національних економік. Проте негативний вплив глобалізації проявляється у нездатності країни із нерозвинутою або перехідною економікою бути конкурентоспроможною, що поглиблює кризу економіки. Найбільш масштабне дослідження щодо оцінювання рівня конкурентоспроможності провів Майкл Портер [1]. Аналізувались чотири основні фактори конкурентоспроможності: фактори попиту; фактори виробництва та пропозиції; суперництво, структура та стратегія; суміжні та підтримуючі промисловості [2]. Таким чином М. Портер проаналізував галузі промисловості США та СРСР, та виділив конкурентні та слабкі галузі їхніх економік. Таке дослідження є актуальним, оскільки отримані результати є критеріями для формування вдалої інвестиційної стратегії та орієнтиром для розвитку тих промисловостей, які не тільки мають конкурентні сили, але і перспективи для їх нарощування. На сьогодні є багато досліджень даної тематики, зокрема це публікації О. Маслака [3], Л. Квятковської [3], О. Безручко [3], Г. Михайлика [4] А. Меліхова [5], І. Борисюк [6], Тюпи Д. І. [7] та інших. У наведених публікаціях до-

сліджуються загальні риси теорії М. Портера та доцільність її використання для розробок стратегії розвитку галузей національної економіки.

**Невирішені складові загальної проблеми.** У сучасних умовах не достатньо ґрунтовно досліджені конкурентні сили перспективних галузей промисловості України. Зокрема, відсутній комплексний підхід до визначення конкурентних сил авіаційної промисловості України, яка протягом поточного року отримала вагому підтримку держави.

**Формулювання цілей статті.** Ціллю статті є дослідження конкурентної переваги авіаційної промисловості України, що передбачає дослідження умов функціонування промисловості, її стан, розвиток та перспективи. Дослідження проводиться на основі моделі конкурентних сил за Майклом Портером, що включатиме оцінювання наступних факторів: конкуренція між виробниками даної промисловості, загроза появи нових конкурентів, економічні можливості постачальників, економічні можливості споживачів, товари-замінники [8].

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Авіаційна промисловість України є стратегічною галуззю, має багату та давню історію, у результаті чого вона оволоділа повним циклом створення авіаційної техніки, що є значним досягненням у світі [9]. На території України виготовляються усі види авіаційної техніки: пасажирські та вантажні літаки, гелікоптери, літальні апарати малої авіації. Крім цього є ремонтні заводи та заводи з виготовлення двигунів та бортової техніки. Найбільшим заводом є ДП «Антонов», до складу якого входять лабораторії, конструкторське бюро, випробувальний комплекс. Варто зазначити, що з середини 2015 року ДП «Антонов» включений до складу «Укроборонпрому» [10]. Безперечно, ця подія сприятиме потужному розвитку та вдосконаленню продукції даного підприємства. Крім ДП «Антонов» є й інші заводи, які виготовляють літаки та решту видів авіації (рис. 1). Крім авіаційних заводів Україна має ще й аерокосмічні розробки та входить до п'ятірки країн світу, що мають замкнутий цикл виробництва космічних ракет [9]. Також Україна займається розробками балістичних ракет, супутників, різноманітних ракетно-космічних комплексів. У цьому напрямі вагомою є співпраця з провідними країнами світу: США та Європейськими країнами [9].



Рисунок 1 – Найбільші авіаційні заводи України [9]

У рамках розвитку авіаційної та аерокосмічної промисловості Україна має багато торговельних партнерів. Зокрема, найбільшими замовниками авіаційної та аерокосмічної промисловості є країни Південної Америки, Азії, Близького Сходу, Африки, а також США, Велика Британія, Австралія, Франція, Росія (до 2014 року) тощо [9]. Тому варто навести обсяги експорту продукції авіаційної та аерокосмічної промисловості (рис. 2) та питому вагу цієї продукції у загальній структурі експорту (рис. 3) протягом десяти років (2005-2015 рр.) [11]. Найбільші обсяги експорту спостерігаються у 2007, 2011 та 2012 роках, а найменші у 2010 та 2015 роках. Спад 2010 року пояснюється впливом глобальної кризи, а спад з 2013-2015 рр. погіршенням відносин з Росією, яка була найбільшим ринком збуту та постачальником у цій галузі промисловості. Незважаючи на спад обсягів експорту протягом 2013-2015 рр. питома вага цієї продукції у загальній структурі експорту залишається незмінною – 0,5%, що можна розглядати як позитивне явище.

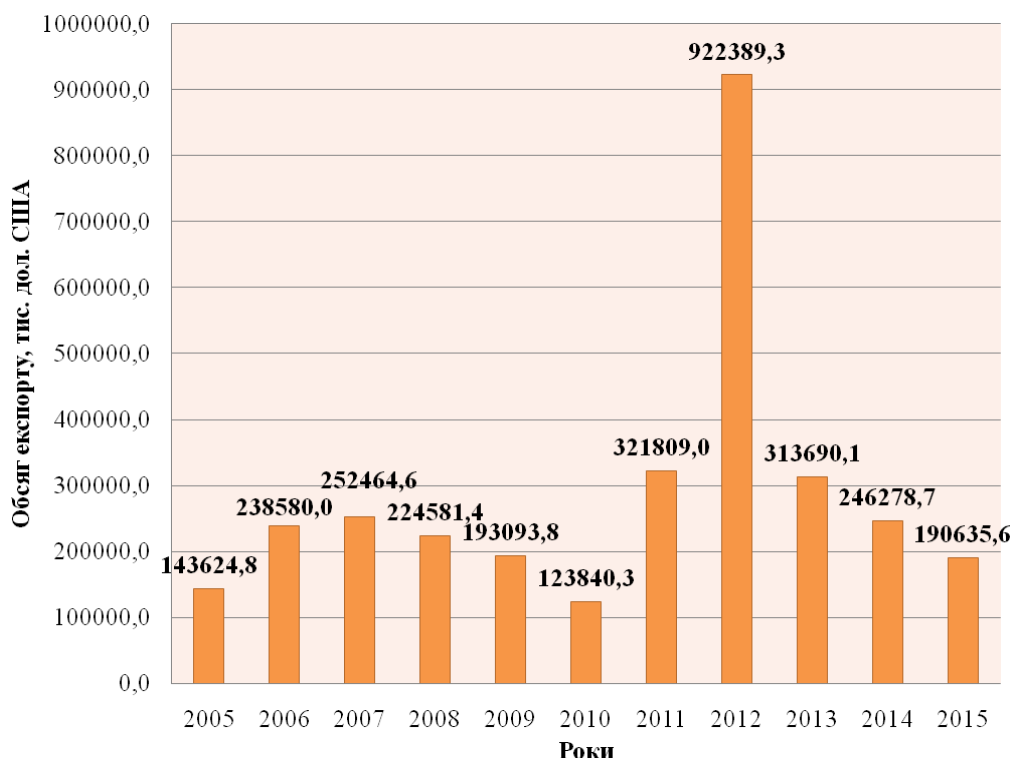


Рисунок 2 – Динаміка експорту продукції авіаційної галузі України [11]

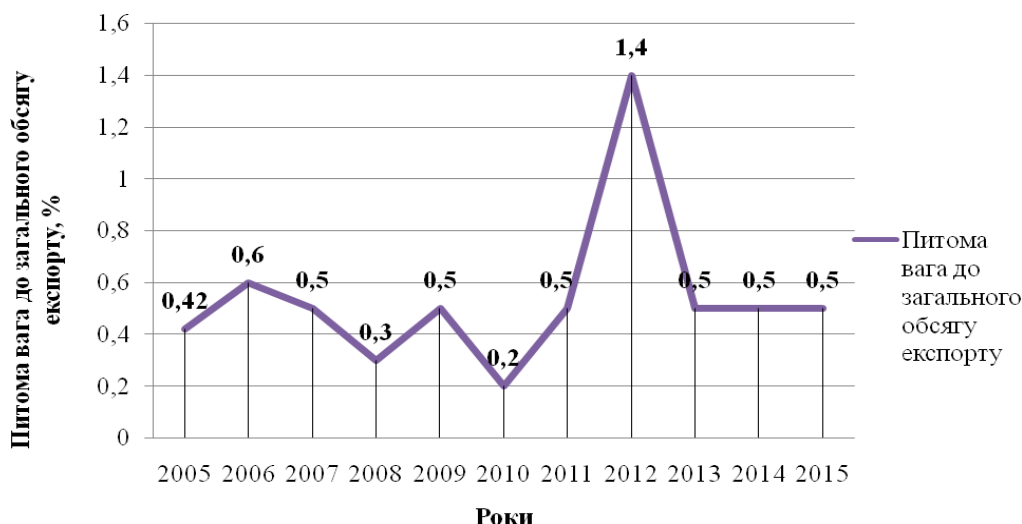


Рисунок 3 – Експорт авіаційної галузі в структурі експорту України [11]

Ще одним позитивним фактором є підписання Президентом України Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення умов для міжнародної кооперації суб'єктів літакобудування та розвитку вітчизняного літакобудування» [12]. Реалізація Закону дозволить підвищити конкурентоспроможність та обсяги виробництва вітчизняної авіаційної техніки, сприятиме залученню нових технологій та інвестицій у проекти українських підприємств і забезпечить створення нових робочих місць [13].

Аналіз стану та обсягів експорту продукції авіаційної та аерокосмічної промисловості України сприяв оцінюванню конкурентних сил даної промисловості за моделлю Майкла Портера (рис. 4).



Рисунок 4 – Модель конкурентних сил Майкла Портера [8]

Згідно з наведеною моделлю:

1. Конкуренція між виробниками. Цю складову необхідно розглядати у двох аспектах: внутрішньому та зовнішньому. На внутрішньому ринку конкуренція майже відсутня, оскільки усі заводи виготовляють різнотипну продукцію, тобто літаки пасажирські та вантажні, які у свою чергу відрізняються вантажопід'ємністю, сферою застосування тощо. Якщо розглядати іноземних конкурентів, то найбільшими виробниками є Boeing (США) та Airbus (ЄС). Варто зазначити, що швидкий розвиток ринку регіональних пасажирських літаків дає змогу країні зайняти вигідну позицію на ньому, де основними конкурентами можуть стати підприємства Bombardier та Embraer [9]. Сприятливим є і скорочення попиту на пасажирські літаки Boeing, через підвищення попиту на вантажні літаки та скасування замовлень з Середнього Сходу [14].

2. Загроза появи нових конкурентів. Протягом останніх років частку ринку намагається захопити КНР, що значно вплине на європейських та українських виробників літаків, оскільки завдяки співпраці з Україною КНР може перейняти деякі технології. Ще одним конкурентом є Бразилія, чия частка на міжнародному ринку зростає [9]. Вдале розміщення України дає значну перевагу у постачанні авіаційної та аерокосмічної продукції як до Європи, так і до Азії.

3. Економічні можливості постачальників. Одним з основних постачальників України була РФ, але через військовий конфлікт постачання частково припинилось. У РФ Україна купувала окремі елементи пілотно-навігаційних систем, частини радіообладнання, гідроагрегати [9]. Завдяки довготривалому циклу виробництва авіаційної та аерокосмічної продукції та у рамках покращенню зовнішньоторговельних відносин, розглядається можливість використання товарів-замінників з Європи або США. Іншими постачальниками є: Казахстан – протипожежне обладнання; Азербайджан – елементи побутового обладнання; Німеччина і Франція – частини електрообладнання; Швейцарія – крісла; США – постачальником систем GPS і TCAS [9].

4. Економічні можливості споживачів. Основними замовниками продукції авіаційної та аерокосмічної промисловості України є країни Близького Сходу та Азії. Тобто, країни з низьким та середнім рівнем розвитку. Проте під впливом падіння попиту на дорогі американські та європейські літаки та потребу у більш високо технологічній продукції, частка українських літаків на світовому ринку може збільшитися за рахунок продажу у країни з різними рівнями розвитку.

5. Товари-замінники. Товарів-замінників для обраної галузі майже не існує. Якщо розглядати маленькі європейські країни (наприклад, Швейцарія та Австрія), то можна дійти висновку, що товаром-замінником для літаків є потяги, які є більш вигідними для пасажирів. Розглядаючи вантажоперевезення, то для великих обсягів на материк використовуються потяги, а між материками – вантажні кораблі. Отже, для невеликих



країн з розвинутою інфраструктурою основним видом транспорту є залізничний, а для великих міжконтинентальних вантажів – морський.

**Висновки.** У результаті проведеного дослідження можна дійти висновку, що конкурентні сили України у авіаційній та аерокосмічній галузі існує завдяки відносно низькій ціні, вдалому розміщенню виробництва, великій кількості інноваційних розробок та наявності суміжних та підтримуючих підприємств. Проте дуже широка номенклатура авіаційної продукції потребує скорочення, оскільки попит на цю продукцію у Європі та на Близькому та Далекому Сході є різним. Доцільним буде провести детальне дослідження ринку авіаційної продукції та зосередитись лише на затребуваних моделях літаків, розвивати виробництво легкої авіації, яка є менш затратною, та поступово розвивати та впроваджувати інновації у аерокосмічну промисловість. Таким чином Україна зможе здобути конкурентну перевагу у виробництві дешевих та якісних літаків, а також виробляти легку та надлегку авіацію, та високо технологічну аерокосмічну продукцію.

#### **Перелік посилань.**

- 1 Porter, Michael E. *The competitive advantage of nations: with a new introduction* / Michael E. Porter. – New York: Free Press, 1990 – 652 p.
- 2 Босак А.О. Міжнародна економіка: теоретичні та прикладні аспекти / А.О. Босак, О.Ю. Григор'єв, Л.І. Чернобай, О.С. Скибінський. – Навчальний посібник – Львів: СТ «Міські інформаційні системи», 2015. – С. 45-50.
- 3 Маслак О. І. Визначення рівня конкурентної переваги машинобудування на засадах забезпечення розвитку його економічного потенціалу / О. І. Маслак, Л. А. Квятковська, О. О. Безручко // *Ефективна економіка*. – 2014. – №7. – [Електронне джерело] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3174>
- 4 Михайлик Г. В. Конкурентні сили та шляхи їх формування на машинобудівних підприємствах України / Г. В. Михайлик // *Актуальні проблеми економіки* – 2008. – №11. – С. 130-136.
- 5 Меліхов А. А. Конкурентні сили як чинник забезпечення конкурентоспроможності підприємств / А. А. Михайлик // *Теоретичні та прикладні аспекти економіки та інтелектуальної власності* – 2013. – Т.3, №1- С. 168-172.
- 6 Борисюк І. О. Основні напрямки розвитку авіаційної промисловості України / І. О. Борисюк // *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. -2011. - №29. – [Електронне джерело] – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/238>
- 7 Тюпа Д. І. Конкурентоспроможність авіаційної промисловості України на ринках країн, що розвиваються в умовах глобальної конкуренції / Д. І. Тюпа // *Вісник економіки транспорту і промисловості* – 2011р. – №36 – С. 90-95.
- 8 Міщенко А. П. Стратегічне управління: навчальний посібник / А. П. Міщенко. – Київ: ЦУЛ – 2004. – [Електронний ресурс]: Режим доступу: [http://pidruchniki.com/19991130/marketing/strategichne\\_upravlinnya](http://pidruchniki.com/19991130/marketing/strategichne_upravlinnya)
- 9 Інформація про авіаційну та аерокосмічну промисловість України / [Електронне джерело]: офіційний сайт Міністерства економічного розвитку та торгівлі України «Державна підтримка українського експорту». – станом на 2008 р. – Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html>
- 10 Інформація про входження ДП «Антонов» до складу ДК «Укроборонпром» [Електронне джерело]: офіційний сайт ДП «Антонов» – Режим доступу: <http://www.antonov.com/about/antonov-history>
- 11 Статистична інформація про товарну структуру зовнішньої торгівлі України. Архів. [Електронне джерело]: сайт Державної Служби Статистики України. – станом на друге півріччя 2016 р. – Режим доступу: [https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2015/zd/tsztt/tsztt\\_u/arh\\_tsztt2015\\_u.html](https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2015/zd/tsztt/tsztt_u/arh_tsztt2015_u.html)
- 12 Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення умов для міжнародної кооперації суб'єктів літакобудування та розвитку вітчизняного літакобудування». [Електронне джерело]: офіційний сайт Верховної Ради України – станом на 14 липня 2016 р. - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1475-19>
- 13 Інформація про підписання Президентом України Закону щодо створення умов для міжнародної кооперації суб'єктів літакобудування та розвитку вітчизняного літакобудування. [Електронне джерело]: офіційне інтернет-представництво Президента України. – станом на друге серпня 2016 р. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/news/prezident-pidpisav-zakon-shodo-stvorennya-umov-dlya-mizhnaro-37791>
- 14 Boeing to cut more than 4,500 jobs to reduce costs [Електронне джерело]: BBC News. – станом на 30 березня 2016 р. – Режим доступу: <http://www.bbc.com/news/business-35923227>

Стаття надійшла: 15.10.2016 р.

Рецензент: д.е.н., доц. Горовній Д.А.