

ГУРІНА

Ганна Сергіївна  
gurina\_gs@ukr.net

УДК 654

ЕКСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ ЯК ЗАПОРУКА  
ІНТЕГРАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ У СВІТОВУ ЕКОНОМІЧНУ  
СПІЛЬНОТУEXPORT POTENTIAL OF THE AVIATION COMPLEX AS THE  
INTRODUCTION OF INTEGRATION OF THE ECONOMY OF UKRAINE IN  
THE WORLD ECONOMIC COMMUNITYк.е.н., доцент,  
Національний авіаційний  
університет

Стаття присвячена експортному потенціалу як головній умові інтеграції економіки України у світову економічну спільноту, його здатності до адаптації та переорієнтації під впливом факторів внутрішнього й зовнішнього середовища. Для успішної діяльності підприємств авіаційного комплексу необхідно мати чітке розуміння перспектив виходу на зовнішній ринок, а перед тим проаналізований експортний потенціал та обсяг зарубіжного ринку.

\* \* \*

**Introduction.** The process of formation of an enterprise potential is generally characterized by one of the directions of its economic strategy and lies in creating, providing and organizing the system of resources and competences in order to make the result of their cooperation one of the ways to success in accomplishing the mission and meeting the targets of the enterprise performance.

**Purpose.** The general potential of the aviation industry is a combination of internal possibilities and external economic markers and resources, which create the background for the sustainable development and meet the targets, strategic and tactic goals of an enterprise in the area of aviation activities. The potential of the industry is enabled not only by aircraft plants and air carriers, but also by the availability of the skilled workforce and the highly developed scientific background. We should also note that not the last role in growing the potential of aircraft plants is played by some shifts and changes in the legislation and by launching programs of the industry development.

**Results.** The main reasons of slowing down the pace of development of the national aviation complex are the shortage of technological innovations and intellectual resources, and also the absence of active international collaboration. There is observed the worsening of the age structure of the workforce potential of the domain that threatens its perspectives. The ways of accomplishing the potential of the industry lie in strengthening the material and technical background of national enterprises, implementing new forms of providing services on carrying passengers, building and placing in service new terminals on the base of some airports.

**Conclusion.** The conducted research shows the insufficient efficacy of the state regulation and protection to the aviation industry, as this market is unsteady and low competitive. As a result, for today the Ukrainian aviation market isn't fully ready for working under the "open sky" conditions and the adapted to the European standards regulatory legal acts don't take into account the market state of aviation services in Ukraine and the needs of national companies. With the aim of improving the mechanisms of the state regulation in certification, insurance, the state control and surveillance of the security of the civil aviation a range of regulatory affairs projects has been prepared, that will enable the improvement of technical conditions of aircrafts, airfields and airports, the customer service level of business entities of ground service companies at airports, the development of air connection in Ukraine and the increase of attractiveness of the air transportation market.

**Ключові слова:** потенціал, стратегія, авіаційний комплекс, світова економічна спільнота.

**Keywords:** potential, strategy, aviation complex, world economy community.

## ВСТУП

Проблеми формування, оцінки та управління потенціалом підприємств у сучасних економічних дослідженнях піднімаються досить часто. Вагомим внеском у розвиток парадигми управління потенціалом підприємств є системні дослідження вітчизняних науковців. Так, наприклад, дослідженням термінів «економічний потенціал» та «експортний потенціал» займалися такі науковці, як О.В. Ареф'єва, О.В. Бурлака, Ф.І. Євдокимов, І.В. Зарубіна, І.М. Капаруліна, А.А. Мазаракі, І.В. Скорнякова, О.М. Гришуткін, С.П. Галака, В.А. Дем'яшин, Н.С. Краснокутська, Б.М. Мізюк, О.В. Бурлака, С.М. Подреза. Значну увагу дослідженню основних напрямків реалізації інноваційної політики, інноваційних стратегій при реалізації «розумної спеціалізації» та особливостей розвитку інноваційного потенціалу приділили зарубіжні та вітчизняні науковці, зокрема, М. Барановська, К. Белдарейн, В. Білозубенко, Н. Бочарова, Ю. Вовк, Дж. Годдард, І. Дегтярьова, І. Єгоров, Ю. Козак, А. Лаго, М. Ландабасо, Н. Логвінова,

Ф. МакКенн, Л. Мельник, К. Морган, Ж. Рібера, П. Самуельсон, А. Санчес, Дж. Ю. Стігліц, І. Стойко, К. Ферас, Д. Фореї, Я. Черногор, О. Шнирков, О. Юрчак. Проте, залишаються недостатньо дослідженими можливості застосування європейського досвіду розвитку інноваційного потенціалу української економіки. Також недостатньо розробленими є проблеми використання комплексу інструментів розвитку інноваційного потенціалу галузі, націлених на забезпечення стійкого національного економічного зростання.

Досвід провідних світових економічних систем підкреслює значущість дослідження системоутворюючих засад формування і використання потенціалу в усіх його формах та проявах. Для ефективного функціонування і забезпечення конкурентоспроможності авіаційної галузі необхідно якісно розвивати матеріально-технічні, структурно-функціональні, соціально-трудова та інші елементи потенціалу. Це зумовлює виключну увагу керівників підприємницьких структур до ефективного управління технологічними та організацій-

ними змінами, а особливо до алгоритмів визначення та використання їх потенційних соціально-економічних можливостей. Серед галузей українського машинобудування, які володіють найбільшим потенціалом до розвитку безперечним є авіабудування. Ефективне функціонування даної галузі забезпечує ряд конкурентних переваг для економіки країни, серед яких можна виокремити наступні: а) значні надходження до бюджету, б) провідні позиції на міжнародній арені, в) робочі місця для висококваліфікованих кадрів, г) співпраця з економічно розвиненими країнами. Оскільки світове господарство піддається жорсткій конкуренції провідних лідерів за ринки збуту та лідерство у галузях, тому доцільно проаналізувати діяльність даних лідерів у галузі авіабудування та визначити конкурентні можливості вітчизняних підприємств. Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом (макротехнологією) створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку, що не раз доведено як у цивільній, так і у військовій авіації. За рівнем розвитку літакобудування країна належить до найбільш розвинених держав. Таку промисловість мають п'ять-шість держав, які застосовують новітні технології у повному циклі виробництва авіаційної техніки. Україна на сьогодні може пишатися деякими моделями літаків типу Ан, які успішно конкурують зі світовими зразками. Але наша авіаційна техніка має певні конкурентні переваги у порівнянні із закордонними аналогами. Авіаційна промисловість є одним із пріоритетних напрямів розвитку сучасної української економіки, тому необхідна державна підтримка галузі. Варто зазначити, що державна підтримка галузі недостатня, галузь потребує стратегічних недержавних інвестицій. Останні новини про відновлення авіаційної техніки для потреб армії красномовно свідчать про значний потенціал авіаеромонтової галузі, як складової авіаційного комплексу України. Літакобудування є однією з найбільш прибуткових, задіяних в міжнародних економічних відносинах, і, в той же час, найбільш капіталоемних галузей машинобудування, а також можна говорити про бюджетотворюючу функцію авіаційної галузі загалом.

#### ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Загальний потенціал авіапідприємства – це домінуюча сукупність внутрішніх можливостей та зовнішніх економічних чинників та ресурсів, які створюють передумови для сталого розвитку та забезпечують місію, стратегічні і тактичні цілі підприємства у сфері авіаційної діяльності. Українське авіабудування дійсно є стратегічно важливим для розвитку національної економіки. Потенціал галузі складають не лише авіаційні заводи та авіакомпанії, а і наявність кваліфікованих кадрів та розвинутої наукової бази. Також слід зазначити, що не останню роль в нарощуванні потенціалу авіапідприємств відіграють певні зрушення і зміни в законодавстві та впровадженні програм розвитку цілої галузі. Максимально ефективно використання та поєднання науки і виробництва – мета, яка допоможе налагодити співпрацю в галузі, вийти на міжнародні ринки з конкурентоспроможною продукцією. Під потенціалом слід розуміти і налагоджену співпрацю з партнерами з закордонними партнерами. На сучасному етапі перезавантаження та розвитку

авіаційної галузі є питання відмови від традиційного партнерства в створенні літаків сімейства Ан, але це не має зашкодити подальшому пошуку партнерів в інших країнах, оскільки самостійний вихід на нові ринки має певний набір складностей і ризиків. Без сумнівів, це тимчасова ситуація невизначеності, яка зміниться під впливом позитивних зрушень на політичній та економічній арені.

За експертними оцінками, розвиток нових проектів і вихід української техніки на міжнародні ринки стануть комерційно вигідними лише після початку серійного виробництва відповідних літаків. А отже, на даному етапі одним із можливих шляхів вирішення цього завдання є державне фінансування програм і держзамовлення на нову техніку (наприклад, для озброєння української армії).

Специфіка асортименту продукції українських авіазаводів, яка історично склалася, виявляється в тому, що профільною продукцією для українських підприємств залишаються транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і середніх магістральних ліній. Це дозволяє українським виробникам розійтися по різних ринкових нішах з найбільшими світовими виробниками літаків. Однак, саме ніша магістральних пасажирських лайнерів, звичайно, вважається найприбутковішою. Основними причинами уповільнення темпів розвитку вітчизняного авіаційного комплексу є скорочення технологічних розробок та інтелектуальних ресурсів, а також відсутність активної міжнародної співпраці. Відбувається погіршення вікової структури кадрового потенціалу галузі, що загрожує її перспективам. Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту полягають у зміцненні матеріально-технічної бази вітчизняних підприємств, впровадженні нових форм надання послуг по перевезенню пасажирів, розбудові нових терміналів на базі окремих аеропортів. Тим більше, що на цей час впроваджується програма по об'єднанню всіх аеропортів по Україні, що є цільовою Програмою розвитку аеропортів до 2023 р. До найважливіших завдань авіації належать також посилення безпеки перевезень, лібералізація умов виконання міжнародних авіаційних польотів між Україною та ЄС.

#### РЕЗУЛЬТАТИ

Інфраструктура, технологічне обладнання, методи управління на серійних літакобудівних заводах не відповідають сучасним ринковим вимогам. Виходячи з цього, для подальшого розвитку авіаційного потенціалу слід формувати стратегію виробництва авіатехніки з урахуванням стану зовнішнього ринку, наявного в Україні науково-технічного, виробничого і фінансового потенціалу. Суб'єктам підприємницької діяльності треба вжити певних заходів щодо оновлення основних фондів, фінансування наукових досліджень, співробітництва з закордонними суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, стимулювання інвестицій.

Вітчизняні підприємства, хоча і не є досить ефективними та продуктивними за сучасними стандартами, проте можуть стати початківцями в розвитку не лише інвестиційної привабливості галузі, а й науково-дослідницького потенціалу країни, міжнародних зв'язків, грантів тощо. Авіаційний потенціал України за умови його ефективного використання та розвитку здатний

забезпечити державі стійкі позиції серед провідних авіаційних держав світу. Україна буде мати лідерські позиції авіаційної промисловості не тільки на внутрішньому, а й на світовому ринку та зможе конкурувати з країнами-лідерами у цій сфері у світовому масштабі.

### ВИСНОВКИ

Проведений аналіз засвідчує недостатню ефективність державного регулювання та протекціонізму авіаційній галузі, оскільки цьому ринку притаманні такі риси як нестабільність, низька конкурентоспроможність. Як наслідок, на сьогодні український авіаційний ринок ще не в повній мірі готовий до роботи в умовах «відкритого неба», а адаптовані до європейських стандартів нормативно-правові акти не враховують стан ринку авіаційних послуг в Україні та потреби національних компаній. З метою удосконалення механізмів державного регулювання стосовно сертифікації, страхування, державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації підготовлено низку проєктів регуляторних актів, які сприятимуть підвищенню технічного стану повітряних суден, аеродромів та аеропортів, рівня обслуговування користувачів суб'єктами наземних служб в аеропортах, розвитку авіаційного сполучення в Україні та підвищенню привабливості ринку авіаційних перевезень. Все це є невід'ємними складовими експортного потенціалу галузі, а їх розгляд має носити комплексний характер та сприяти розвитку по всіх напрямках співпраці. Вимоги інтеграції у світовий економічний простір диктують необхідність забезпечення єдності технічної бази та технологій, що застосовуються на ринку авіаперевезень. Більшості українських авіапідприємств необхідний час та прямі інвестиції для виконання вимог відповідності європейським нормам і стандартам.

### Список використаних джерел

1. Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2020 року.
2. Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/451/>
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України. Про схвалення «Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL: <http://www.rada.gov.ua>.
4. David F.R. *Strategic management: concepts and cases*. USA, Prentice Hall, 2009. 704 p.
5. Christensen J.L. *Product Innovation, Interactive Learning and Economic Performance* / J.L. Christensen, B.A. Lundvall (ed.). Amsterdam: Elsevier, 2004. Vol. 2. № 7, pp. 29-36.
6. Gerrard M.B. *What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations*. *Finance & Development*. 2011. Vol. 38. № 3. pp. 12-18.

### References

1. *The Concept of the State Target Scientific and Technical Program for the Development of the Aviation Industry of Ukraine for the period up to 2020*. (in Ukrainian).
2. National Institute for Strategic Studies under the President of Ukraine. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/451/> (in Ukrainian).
3. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine. Approval of the "Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2020" of October 20, 2010 № 2174-r. URL: <http://www.rada.gov.ua>
4. David F.R. *Strategic management: concepts and cases*. USA, Prentice Hall, 2009. 704 p.
5. Christensen J.L. *Product Innovation, Interactive Learning and Economic Performance* / J.L. Christensen, B.A. Lundvall (ed.). Amsterdam: Elsevier, 2004. Vol. 2. № 7, pp. 29-36.
6. Gerrard M.B. *What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations*. *Finance & Development*. 2011. Vol. 38. № 3. pp. 12-18.