

ГУРІНА

Ганна Сергіївна
gurina_gs@ukr.net

УДК 339.564

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ ПРИ ЗМІНІ ЕКОНОМІЧНОГО ТА
ПОЛІТИЧНОГО ВЕКТОРУк.е.н., доцент,
Національний авіаційний
університетSTRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF EXPORT POTENTIAL OF
THE AVIATION COMPLEX IN CHANGE OF ECONOMIC AND POLITICAL
VECTOR*HURINA Hanna Serhiivna – PhD in Economics, Associate Professor, National aviation university, Kyiv, Ukraine*

Стаття характеризує сучасний стан та потенційні можливості розвитку експортного потенціалу авіаційного комплексу України за умови переорієнтації та зміни вектору політичного та економічного життя. Також аналізується можливість співпраці з нетрадиційними регіонами в галузі авіації. Потенціал авіаційної промисловості створює можливість для збільшення обсягів розробок і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів, бортового радіоелектронного обладнання, орієнтованого на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостережень, вертольоти та літальні апарати малої авіації, зокрема безпілотні. Пріоритетом повинні стати утворення на базі підприємств авіаційної промисловості конкурентоспроможного комплексу вітчизняного авіабудування, здатного задовольнити потреби держави у сучасній авіаційній техніці і завойовувати нові ніші на світових ринках.

* * *

Статья характеризует современное состояние и потенциальные возможности развития экспортного потенциала авиационного комплекса Украины при переориентации и изменения вектора политической и экономической жизни. Также анализируется возможность сотрудничества с нетрадиционными регионами в области авиации. Потенциал авиационной промышленности создает возможности для увеличения объемов разработок и производства авиационной техники, в частности региональных пассажирских и транспортных самолетов, авиационных двигателей, бортового радиоэлектронного оборудования, ориентированного на использование спутниковых систем связи, навигации и наблюдения, вертолеты и летательные аппараты малой авиации, в частности беспилотные. Приоритетом должны стать создание на базе предприятий авиационной промышленности конкурентоспособного комплекса отечественного авиостроения, способного удовлетворить потребности государства в современной авиационной технике и завоевывать новые ниши на мировых рынках.

* * *

Introduction. In modern conditions, one of the main prerequisites for the effective functioning of the national economy, the key to its dynamic development is the expansion of export potential. Accordingly, the strategic task is a large-scale increase of Ukraine's presence in foreign markets. The partial or total loss of traditional markets that has taken place in recent years has strengthened the need to find effective solutions for the development of Ukrainian exports.

Results. Therefore, foreign investment should occupy a special place in the structure of foreign economic priorities of economic development. At the same time, in the face of aggravation of global competition between countries, national economic policy should be oriented not so much on the direct participation of countries in world investment processes, but on creating conditions for their investment cooperation on a partnership basis, both on the national and international markets, as the Ukrainian aviation complex requires significant financial and modern state support. The strategic potential of an enterprise is characterized not only by the existing recourses but also by the potential opportunities of an enterprise to increase the efficiency of their usage. As such opportunities we can identify the qualifications of employees, the existence of recourses, minimizing risks at fulfilling the set tasks etc. Managing the process of the strategic potential formation of an enterprise in a volatile and unforeseeable environment is extremely important, as it gives a possibility to analyze the influence of extrinsic and intrinsic environment factors and to predict the existence of potential dangers and ways of their elimination. Currently an enterprise encounters more and more ambiguous risky situations which directly influence the general strategy of its performance. These factors can be outlined, defined and minimized by their risk factors while conducting external economic activities.

Conclusion. Effective state policy in the conditions of technological modernization of the economy should focus on stimulating the increase of investment and innovation activity of the aviation complex, but also take into account the importance and priority of the directions of development of innovation activity in the middle of the state for the implementation of projects with a higher level of investment and innovation attractiveness.

Ключові слова: зміни вектору політичного та економічного життя, виробництво авіаційної техніки, потенціал авіаційної промисловості, потенційні можливості розвитку

Ключевые слова: изменения вектора политической и экономической жизни, производство авиационной техники, потенциал авиационной промышленности, потенциальные возможности развития

Keywords: changes in the vector of political and economic life, production of aviation technology, aviation industry potential, potential development opportunities

ВСТУП

Протягом останніх років український експорт демонструє поступову географічну диверсифікацію через зменшення орієнтованості України на ринки країн СНД, хоча ці ринки й досі залишаються традиційними для українських виробників (у 2017 р. частка експорту товарів на ринки СНД становила 16,5 %). У сучасних умовах однією з головних передумов ефективного функціонування національної економіки, запорукою її динамічного розвитку є розширення експортного потенціалу. Відповідно, стратегічним завданням є масштабне зростання присутності України на зовнішніх ринках. Часткова або повна втрата традиційних ринків, яка відбулася протягом останніх років, підсилюють необхідність пошуку ефективних рішень для розвитку експорту української продукції.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Експортною стратегією України [3] обрані сектори економіки, серед яких зокрема:

- сектор виробництва запчастин та комплектуючих виробів для аерокосмічної та авіаційної промисловості (українська аерокосмічна галузь є консолідованим сектором, який виробляє авіаційну та космічну техніку, а також частини та комплектуючі до них);

- сектор машинобудування (у секторі домінує легке машинобудування: турбогвинтові двигуни, газотурбінні двигуни, насоси, ізольовані проводи та кабелі для транспортних засобів. Важке машинобудування включає: транспортні засоби, залізничні і трамвайні локомотиви, частини та комплектуючі до них).

При аналізі економіки та показників зовнішньої торгівлі, потрібно приділяти увагу також структурі економіки країн, які досліджуються, що має вплив на динаміку та специфіку їх розвитку. Крім того, досить важливим аспектом при розгляді показника співвідношення експорту/імпорту є можливість покриття наявного дефіциту торговельного балансу притоком капіталу, фінансових ресурсів в країну.

Зовнішньоекономічні зв'язки між авіаційними комплексами України та країн ЄС і США розпочалися ще у 90-х рр. XX ст., коли при проектуванні літака Ан-140 були застосовані ряд авіаційних систем та агрегатів компаній з цих країн. У проєкті українського літака Ан-140 були застосовані системи та агрегати таких компаній, як французькі Thales, Liebherr, EROS, Satory та Deutsch, німецькі MAN Technologies, HELLA, Hawker та PALL, англійські Meggitt та Raychem, американські Rockwell Collins та AirCruiser. Крім того, у цей час американські та європейські компанії розгорнули активну маркетингову діяльність на українському ринку та запропонували для українських авіатранспортних компаній та державних установ готів літаки, вертольоти, авіаційні двигуни тощо. При розробках літаків Ан-148 та Ан-158 кількість застосованих авіаційних систем та агрегатів від компаній країн ЄС та США була збільшена. Нині відмічається тенденція розширення зовнішньоекономічних зв'язків між авіаційними комплексами України та країн ЄС і США.

ДП «Антонов» має ряд спільних підприємств,

зокрема, «Ruslan SALIS GmbH» у м. Лейпціг та «Ruslan International Ltd» у м. Лондон. Ці компанії здійснюють авіап перевезення на літаках Ан-124 «Руслан» [1]. У той же час до науково-дослідної та експериментальної бази європейських та американських компаній українська авіаційна промисловість доступу не має.

В умовах глобалізації економічних відносин заслуговує увагу на дослідження таких експортних зовнішньоекономічних зв'язків авіаційного комплексу України як:

- створення за кордоном українських сервісних центрів з обслуговування авіаційної техніки марки «Антонов», ПАТ «Мотор Січ». Наприклад, експлуатація нових літаків сімейства Ан-148/158/178 потребує активізації розвитку комплексної системи підтримки замовників та експлуатантів літаків «Ан», у т.ч. розвитку інфраструктури після продажного обслуговування літаків, що сприятиме збуту літаків на існуючих та перспективних світових авіаційних ринках, а також здійснення та забезпечення експлуатації пасажирських і транспортних літаків «Ан»;

- створення спільних підприємств з виготовлення авіаційної техніки (вузлова зборка, виготовлення невисокотехнологічних конструкцій). Наприклад, співробітництво ДП «Антонов» з компаніями Саудівської Аравії (СА) на основі угоди між ДП «Антонов» та саудівською компанією «Taqnia Aeronautics» з питань розробок та спільного виробництва на території СА легкого транспортного літака на базі Ан-32 у взаємодії з Науково-технологічним центром ім. короля Абдулазіза;

- створення спільних підприємств з експлуатації української авіаційної техніки на умовах лізингу.

Така експортна діяльність, як показує досвід (сервісний центр ПАТ «Мотор Січ» в ОАЕ, СП ПАТ «Мотор Січ» в Білорусії, СП ДП «Антонов» «Ruslan SALIS GmbH» та «Ruslan International Ltd» тощо) є прибутковими видами економічної діяльності. Україна ж навпаки, отримала чудовий шанс зміцнити власну оборонну промисловість і, відповідно, позиції на міжнародному ринку озброєнь. Сьогодні Захід розглядає український оборонно-промисловий комплекс (ОПК) як альтернативу російським постачальникам. І навіть в умовах війни і дефіциту коштів нам є, що запропонувати світу. Завдяки кадровому та ресурсно-виробничому потенціалу Україна може заповнити низку виробничих ніш конкурентною та якісною оборонною продукцією.

РЕЗУЛЬТАТИ

Відтак, незважаючи на складну економічну ситуацію, за останні два роки на базі українського ОПК були розроблені нові модифікації бронетехніки і систем залпового вогню, сучасні протитанкові ракетні комплекси, високоточні артилерійські снаряди тощо. Завдяки цьому цілий ряд підприємств оборонної галузі зміг значно наростити обсяги виробництва і зберегти робочі місця. Збільшення воєнного бюджету України стало позитивним імпульсом також і для експортних показників. Ключовим фактором позитивних результатів стала реалізація стратегії виходу на азійські ринки озброєнь.

Українська авіаційна галузь протягом останніх двадцяти років активно співпрацювала з авіаційною галуззю КНР, зокрема з науковими та виробничими компаніями авіаційної промисловості. Компанії авіаційної промисловості КНР були зацікавлені в отриманні нових авіаційних технологій, ноу-хау або закупівлі нових високотехнологічних авіаційних товарів (авіадвигунів, агрегатів, приладів тощо). Наприклад, ДП «Антонов» на замовлення КНР проектував крило для китайського регіонального літака. ПАТ «Мотор Січ» експортував до КНР великі партії авіадвигунів для вертольотів та літаків. Останнім часом компанії КНР виказують зацікавленість в отриманні конструкції та технології виготовлення транспортного літака Ан-178. Згорання коопераційних зв'язків українських компаній з виробництва авіаційних товарів з РФ вимагає переоцінки зовнішньоекономічних зв'язків між авіаційними комплексами України та інших країн. Тому актуальними питаннями стало імпортозаміщення авіаційних товарів з РФ (матеріалів, агрегатів, приладів); пошуку ринків збуту українських авіаційних товарів, як фінальних виробів (Ан-140, Ан-74, Ан-32, Ан-148/158, Ан-178), так і комплектуючих різних рівнів (авіадвигуни, агрегати, прилади), що вироблялись на українських підприємствах; формування нового або модернізація існуючого модельного ряду літаків; формування нової кооперації з виробництва авіаційної техніки; забезпечення виконання експортних контрактів (Індія, модернізація Ан-32 до рівня Ан-32Е; Куба, поставка літаків Ан-158). У сфері авіабудування Україна традиційно зберігає особливі позиції. Яскравий приклад – середньомагістральний військово-транспортний літак Ан-70, який розробили на АНТК ім. О.К.Антонова. Європейський аналог Ан-70 – Airbus A400M поступається українському літаку за характеристиками і можливостями. Нещодавно також було узгоджено продаж Саудівській Аравії літаків «Антонов» сімейств Ан-132, Ан-148 та Ан-178. У контексті поглиблення економічної взаємодії країн стимулювання інвестиційної активності, удосконалення механізмів залучення інвестицій, повне і всебічне використання потенціалу визначається як вагома складова формування ефективної і рівноправної інтеграції України до світового співтовариства. Відтак, іноземне інвестування має посідати особливе місце у структурі зовнішньоекономічних пріоритетів розвитку економіки. Разом з тим, за умов загострення глобальної конку-

ренції між країнами, національна економічна політика має бути орієнтована не стільки на пряму участь країн у світових інвестиційних процесах, скільки на створення умов для налагодження їх інвестиційного співробітництва на партнерських засадах як на національному, так і на міжнародному ринках, оскільки український авіаційний комплекс потребує значної фінансової та сучасної державної підтримки.

Варто також відзначити і вітчизняну ракетобудівну галузь, яка особливо залежала від російського ринку. Серед останніх досягнень у переорієнтації на західного замовника можна відзначити участь КБ «Південне» у створенні ракетоносія Antares (виробництва США). Компанія Boeing також виявила інтерес до українських моторів. Двигуни і ракетоносії для американців будуть виробляти на базі заводу «Південмаш» і КБ «Південне». Останнє вже випускає двигуни для ракетноносія легкого класу Vega Європейської космічної агенції.

ВИСНОВКИ

Ефективна державна політика в умовах технологічної модернізації економіки має орієнтуватися на стимулювання нарощування обсягів інвестиційно-інноваційної активності авіаційного комплексу, однак, і враховувати важливість і пріоритетність напрямів розвитку інноваційної активності в середині самої держави на реалізацію проектів із вищим рівнем інвестиційно-інноваційної привабливості.

Список використаних джерел

1. ДП «Антонов». URL: <https://www.antonov.com>
2. Міністерство економічного розвитку і торгівлі, Дорожня карта стратегічного розвитку торгівлі. URL: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>
3. Духа М.В. Соціально-економічний розвиток України: напрями та засоби реалізації: монографія. Київ: Центр учбової літератури, 2016. 388 с.

References

1. State enterprise «Antonov», URL: <https://www.antonov.com> (in Ukrainian)
2. Ministry of Economic Development and Trade, Strategic Trade Development Roadmap URL: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA> (in Ukrainian)
3. Dykha M.V. Socio-economic development of Ukraine: directions and means of realization: monograph. Kyiv: Center for Educational Literature, 2016. 388 s. (in Ukrainian)