

ІРИНА ГЕСЦЬ

наук. кер. – д.е.н., професор Ложачевська О.М.,

Національний авіаційний університет,

м. Київ

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНИХ ТА ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В АВІАБУДІВНОМУ СЕКТОРІ УКРАЇНИ

Забезпечення конкурентоспроможності економіки країни на світовому ринку залежить, в першу чергу, від розвитку глобальних, високотехнологічних галузей. Саме вони є ареною боротьби підприємств різних країн, де конкуренція ведеться засобами, що істотно впливають на економічне процвітання країн. Літакобудівна промисловість України може відіграти роль ключового фактора підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Нині авіаринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країна володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; наявністю унікальних передових технологій, які спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал виробничого персоналу авіаційної галузі. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків. І причина у відсутності фінансових ресурсів.

Вимоги сучасного світу та нові системи господарювання допомогли подолати тяжкий період розвитку та зберегти науковий, технологічну потужність, а також людські ресурси. Сьогодні ринок великих літаків розподілений між провідними ТНК, однак після істотного зниження обсягів ринку пасажирських літаків у 2001-2003 роках уже в 2005 році почав підвищуватися попит на пасажирські літаки. Великі корпорації, які раніше були вимушені одночасно впроваджувати в нові пасажирські літаки максимальну кількість найновіших технологій і разом з тим знижувати ціну, за підсумками

2005 року, декларували істотне збільшення кількості замовлень вироблених літаків. В таких умовах українські виробники літаків отримують величезні можливості росту та укріплення своїх позицій на світових ринках.

Разом з тим, створений у березні 2007 році на базі окремих авіаремонтних і авіаційних підприємств державний авіабудівний концерн «Авіація України» повинен був забезпечити подальшу консолідацію фінансово-промислової потужності для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг.

Концерн створений з метою об'єднання розробників і виробників авіаційної техніки у єдиний комплекс з централізованим управлінням на основі забезпечення реалізації єдиної науково-технічної, виробничої та економічної політики, ефективного функціонування інтегрованого авіабудівного комплексу України з розроблення, виробництва та реалізації сучасних зразків авіаційної техніки, у тому числі спецтехніки, обладнання та іншої продукції для потреб безпеки держави, досягнення світового рівня конкурентоспроможності продукції і отримання прибутку за рахунок усіх видів виробничої, комерційної, торговельної, фінансової, посередницької та іншої господарської діяльності.

Проте діяльність концерну виявилась неефективною. І тільки в 2008 році головним представникам авіаційної промисловості України вдалось домовитися і відповідно до Указу Президента України від 27 червня 2008 р. N 597 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 30 травня 2008 року «Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування» та з метою створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічної потужності авіаційних підприємств Кабінет Міністрів України постановив перейменувати концерну на ДАК «Антонов» та залишити у складі наступних учасників: ДП «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, ДП «Київський авіаційний завод «Авіант», ДП «Завод 410 цивільної авіації».