

Геєць І.О.
Науковий керівник Ложачевська О.М., д.е.н., професор
завідувач кафедри міжнародної економіки
Національний авіаційний університет

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАБУДУВАННЯ В ПРОЦЕСІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО РИНКУ

Мировая авиационная промышленность в процессе глобализации находится на стадии динамического развития и характеризуется появлением новых конкурирующих предпринимательских структур, которые на мировом рынке представлены такими компаниями как "Boeing", "Airbus", "Embraer", "Bombardier", ATR, CASA, "Lockheed Alenia", Saab, "Объединенная авиационная корпорация" (РФ) та "Государственный авиационный концерн "Антонов" (Украина).

Авіаційна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України. Вона нараховує 39 підприємств різних форм власності, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробовувати, серійно виготовляти літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати, проводити науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки. На теперішній час в авіаційній промисловості України працює понад 90 тис. чоловік.

Авіабудівникам вдалося зберегти партнерські відносини, комерційні зв'язки з підприємствами та науково-дослідними центрами країн СНД, які виробляють авіаційну техніку та її компоненти, і налагодити нові з партнерами із Західної Європи, США, Китаю, Ірану та інших країн світу.

Нині світовий авіаційний ринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. Для забезпечення конкурентної стійкості своїх позицій на світовому ринку ці держави в останні роки чимало зробили на шляхах структурної консолідації і міжнародної інтеграції національної авіапромисловості, підвищення технологічного рівня проектування і виробництва літаків, надання активної фінансової підтримки авіабудівникам.

На щастя для українських заводів, лідери світового ринку - Boeing і Airbus - не працюють у нішах вантажної та регіональної пасажирської авіації. Вони конкурують із компаніями "другої величини" - бразильською Embraer, канадською Bombardier, франко-італійською ATR, іспанською CASA, італійсько-американською Lockheed Alenia і шведською Saab, щорічні доходи яких обчислюються мільярдами, а не десятками мільярдів доларів. Основними конкурентами для українських заводів є російські, канадські і бразильські виробники. Російська Федерація також створила єдину Об'єднану авіабудівну корпорацію (ОАК), на яку покладають завдання забезпечення виходу країни до п'ятірки провідних світових виробників авіатехніки.

Не залишилася осторонь інтеграційних процесів і авіаційна галузь України. Невідкладна потреба в них диктується гострою необхідністю організаційної і технологічної перебудови галузі для забезпечення утримання марки "Ан" на передових позиціях на світовому ринку транспортних і регіональних пасажирських літаків, призначених для роботи в складних експлуатаційних умовах. Результатом перебудови повинна стати поява ефективної сучасної індустріальної структури, спроможної досягти в найближче десятиріччя обсягу виробництва на рівні не менш 200 повітряних суден на рік (що на порядок більше сьогоденного). Тільки з таким виробничим потенціалом галузь може розраховувати на успішну участь в оновленні наявного парку літаків марки "Ан" застарілих моделей, яких зараз в світі експлуатується приблизно 7000 одиниць .

Разом з тим, створений у березні 2007 році на базі окремих авіаремонтних і авіаційних підприємств державний авіабудівельний концерн „Авіація України” повинен забезпечити подальшу консолідацію фінансово-промислового потенціалу для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг. Учасниками концерну являються гіганти авіаційного сектору.

АНТК “Антонов” є основоположником створення сучасної транспортної авіації. В теперішній час “Антонов” виконує повний цикл робіт від створення до експлуатації літальних апаратів, включаючи проектування, конструювання досвідних зразків, проведення льотних випробовувань та сертифікацію типа, а також супровід їх в експлуатації. В активі АНТК ім. Антонова – 20 типів нових літаків і більш 100 спеціалізованих модифікацій різного військового та цивільного призначення.

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.

Концерн провадить діяльність із залучення інвесторів, зокрема іноземних, розробляє інвестиційні проекти та контролює їх реалізацію, бере участь у залученні коштів міжнародних фінансових ринків. Також, він вживає заходів для розвитку науково-технічного співробітництва з іноземними підприємствами та організаціями, забезпечує виконання спільних науково-дослідних, проектно-конструкторських і експериментальних робіт, обмінюється в установленому порядку науково-технічною інформацією, організовує навчання та стажування спеціалістів за кордоном. Головною задачею концерну на найближче майбутнє є виконання вже підписаних міжнародних контрактів з доставки літаків Ан-74, Ан-140 та Ан-148, а також створення іноземної мережі сервісних центрів обслуговування літаків.

Управління діяльністю Концерну здійснюють правління і генеральний директор. Правління Концерну очолює генеральний директор - голова правління. До правління Концерну входять генеральний директор - голова правління Концерну та шість членів правління, що призначаються на посаду та звільняються з посади Кабінетом Міністрів України. Засідання правління є правоможним, якщо на ньому присутні більшість членів правління. Кожен член правління має один голос. Рішення правління приймається, якщо за нього проголосувала більшість членів правління, та є обов’язковим для виконання учасниками. Проте діяльність концерну виявилась неефективною.

І тільки в 2008 р. 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-технічного потенціалу авіаційних підприємств Кабінет Міністрів України постановив: виключити із складу державного авіабудівного концерну "Авіація України" наступні підприємства: Державне підприємство науково-дослідний інститут "Буран", Державне підприємство "Харківське агрегатне конструкторське бюро", Державне підприємство "Харківський машинобудівний завод "ФЕД", Державне підприємство "Новатор", Казенне підприємство "Радіовимірвач". Державний авіабудівний концерн "Авіація України" був перейменований у Державний авіабудівний концерн "Антонов", після чого був затверджений Статут Державного авіабудівного концерну "Антонов". На даний час концерн "Антонов" включає в себе чотири підприємства.