

ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНОГО ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ПІДПРИЄМСТВ ГАЛУЗІ ЛІТАКОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

Анотація. Розглянуто особливості міжнародного економічного співробітництва підприємств галузі літакобудування України, їх проблеми та перспективи розвитку.

Аннотация. Рассмотрены особенности международного экономического сотрудничества предприятий отрасли самолетостроения Украины, их проблемы и перспективы развития.

Annotation. The specifics of international economic cooperation of Ukrainian aircraft construction enterprises, problems and opportunities of the given field were considered.

Ключові слова: літакобудування, міжнародне економічне співробітництво, високотехнологічна галузь, поглинання, тенденції, перенесення виробництва.

Економіка кожної країни сьогодні зазнає значного впливу глобалізаційних процесів. Глобалізація спричиняє розподілення ресурсів та доходів між країнами з різним рівнем розвитку, визначення пріоритетних напрямків розвитку кожної з країн та тим самим визначає напрямки міжнародного економічного співробітництва (МЕС) між підприємствами в рамках різних галузей кожної країни.

Обґрунтування доцільності МЕС галузевого спрямування висвітлено в роботах таких вчених, як: М. Колісник, К. Сміх, Е. Павлиш, Я. Ромусік, О. Шапуров, А. Сухоруков, Є. Белашов та ін.

Мета роботи полягає у визначенні особливостей МЕС підприємств галузі літакобудування України, а також їх проблем та перспектив розвитку.

Для України, як для країни з великим економічним потенціалом, необхідно визначити напрями реалізації цього потенціалу в міжнародному середовищі. Безумовно, найбільш прогресивним для України напрямом МЕС є співробітництво у галузі машинобудування, розвиток якого становить основу науково-технічного прогресу у всіх галузях народного господарства, забезпечує конкурентоспроможність країни на міжнародній арені та визначає її міжнародний імідж. Серед найбільш розвинених галузей машинобудування України можна відзначити літакобудування. Нормальне функціонування галузі авіабудування означає величезні перспективи для України: значні надходження до держбюджету, престиж на міжнародній арені, інтеграцію зі світовими лідерами виробників літаків та працевлаштування значної кількості людей. Незважаючи на наявність значного потенціалу в галузі, Україна має певні проблеми з розвитком авіаційної промисловості та просуванням її продукції на світові ринки. Усе це свідчить про необхідність виділення основних проблем літакобудівної галузі України як на рівні підприємств галузі та держави, так і на міжнародному рівні, та про необхідність визначення основних аспектів і напрямків розвитку галузі літакобудування у сучасних умовах.

Розвиток галузі літакобудування України на сучасному етапі пов'язаний з низкою труднощів. Так, українське авіабудування як постачальник продукції авіабудування на світовий ринок має такі проблеми: недосить регулярні та недостатньо великі обсяги постачання не завжди достатньо конкурентоспроможної продукції літакобудування на міжнародний ринок; відносно повільне просування авіаційного обладнання та нових літаків на світові ринки. Оскільки для всіх сфер світового господарства характерна жорстка конкуренція між виробниками за ринки збуту, то такі недоліки можуть призвести до часткової або повної втрати своєї частки ринку, яка відразу буде зайнята конкурентами. Втрата частки міжнародного ринку для такої галузі, як літакобудування, означає необхідність масштабного скорочення виробництва, що, у свою чергу, може призвести до остаточного зникнення галузі.

Останнім часом усе більше посилюється вплив російських авіакомпаній на українські. Росія прагне все більш тісної інтеграції з українськими авіабудівниками. Так, 28 жовтня 2010 року було створене українсько-російське спільне авіапідприємство, на основі ТОВ "Управляюча компанія "ОАК – Громадянські літаки", із російського ВАТ "Об'єднана авіабудівна корпорація" та українського Державного авіабудівного концерну "Антонов" [1]. Створення спільних підприємств з російськими партнерами ставить під загрозу самостійність галузі літакобудування України за рахунок нерівних можливостей російських та українських авіапідприємств. За таких обставин українські підприємства фактично поглинаються російськими.

Окрім цього, сьогодні існує тенденція до перенесення виробництва на територію Росії. Російська сторона дуже зацікавлена в тому, щоб усе літакобудування України інтегрувалося в російську галузь літакобудування. Це, безумовно, має негативний вплив на самостійність української галузі літакобудування, яка не тільки є важливою складовою всього машинобудування країни, але й має також стратегічний характер.

Дуже важливою проблемою на даному етапі є залежність українського літакобудування від постачання російських комплектуючих, що унеможливує здійснення повного циклу виробництва самостійно.

Не можна не відзначити як актуальну проблему літакобудівної промисловості використання застарілого

належного рівня конкурентоспроможності продукції. Заміна обладнання вимагає залучення великих обсягів інвестицій.

Поряд з необхідністю розширення виробничих потужностей існує проблема виявлення та використання існуючих резервів. До того ж українські підприємства галузі літакобудування не завантажені у повному обсязі, що не дає можливості отримувати максимальну віддачу, а також збільшує питомі постійні витрати.

Незважаючи на всі недоліки літакобудівної промисловості України, є і деякі позитивні аспекти розвитку цієї галузі. Так, до переваг при виході на зовнішні ринки можна віднести розгалужену мережу підприємств сервісного і післягарантійного ремонту агрегатів літаків, яка постійно вдосконалюється й розширює спектр послуг.

Окрім цього, необхідно відзначити позитивні зміни у законодавстві України, пов'язані із стимулюванням літакобудування. Так, згідно з новою редакцією Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості" від 20.01.2010 року, літакобудування визначається пріоритетною галуззю економіки України [2].

Згідно з проектом Податкового кодексу (розділ XIX, ст. 7, п. 5; ст. 11, п. 3 та ст. 18, п. 2):

тимчасово, до 1 січня 2016 року, суб'єкти літакобудування [...] звільняються від сплати податку на додану вартість за операціями з: ввезення (пересилання) на митну територію України під митним режимом імпорту (реімпорту) товарів, крім підакцизних, що використовуються для потреб літакобудівної промисловості, якщо такі товари є звільненими від оподаткування ввізним митом [...]; постачання на митній території України результатів науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт, які виконуються для потреб літакобудівної промисловості;

тимчасово, строком на 10 років, починаючи з 1 січня 2011 року, звільняється від оподаткування прибуток підприємств літакобудівної промисловості [...]. Тимчасово, строком на 5 років, починаючи з 1 січня 2011 року, звільняється від оподаткування прибуток підприємств – виробників устаткування і комплектуючого обладнання, що використовуються для виробництва та ремонту літаків та гелікоптерів. Суми коштів, вивільнених у зв'язку з наданням податкової пільги підприємствам – платникам податку, [...] спрямовуються на переоснащення матеріально-технічної бази;

до 1 січня 2016 року звільняються від сплати земельного податку суб'єкти літакобудування [...], земельні ділянки яких безпосередньо використовуються для цілей виробництва кінцевої продукції, а саме: літальних апаратів, їх корпусів, двигунів, включаючи місця, призначені для їх зберігання (склади, ангари, місця для відстоювання), посадково-злітні смуги, а також місця, в яких розташовані пункти заправки (дозаправки) моторних літальних апаратів та контролю над польотами [3].

Такі податкові пільги мають похвалити розвиток галузі літакобудування та бути стимулом для вкладання коштів у її підприємства.

У географічній структурі експорту продукції літакобудування України за січень – серпень 2010 року основними партнерами є: Азербайджан, Російська Федерація, Естонія, Німеччина, Швейцарія, Швеція, Об'єднані Арабські Емірати, Литва, Польща, Індія, Іран, Ісламська Республіка, Китай, Алжир, Єгипет, Сполучені Штати Америки. Серед основних експортерів літакобудівної продукції в Україну за січень – серпень 2010 року можна назвати такі країни, як: Греція, Німеччина, Сполучені Штати Америки, Російська Федерація, Сполучене Королівство [4].

Для визначення напрямів розвитку МЕС у галузі літакобудування необхідно враховувати тенденції формування попиту на продукцію літакобудівної галузі та тенденції технологічного розвитку літакобудування. Так, у галузі світового цивільного авіабудування на період до 2025 року існують такі напрями технологічного розвитку: поліпшення витратних характеристик літаків, розробка екологічних силових установок, удосконалення аеродинаміки, використання нанотехнологій, застосування легких композиційних матеріалів, використання супутникових систем навігації.

Згідно з прогнозом фірми "Боїнг Ке" до 2026 року авіакомпанії придбають: 3 700 регіональних літаків (місткістю менше 90 пасажирів); 17 650 вузькофюзеляжних літаків (90 – 240 пасажирів за умов двокласної компоновки); 6 290 широкофюзеляжних літаків (200 – 400 пасажирів за умов трикласної компоновки); 960 літаків класу Boeing-747 і більшої місткості (більше 400 пасажирів при трикласній компоновці). За прогнозами, на ринку існуватиме стійкий попит на вантажні літаки великої місткості, також прогнозується стрімкий розвиток літаків бізнес-класу. Найбільшим ринком у період до 2025 року стануть країни Азійсько-Тихоокеанського регіону – 36 % від загальної суми, що обумовлено значним попитом на широкофюзеляжні лайнери в регіоні. Частка авіакомпаній з країн Північної Америки становитиме 28 % закупівель, Європи – 24 %, 12 % – замовник з країн Латинської Америки, Близького Сходу й Африки. Ринок реактивних регіональних повітряних суден також матиме багатопольярні пропозиції завдяки попаданню у сферу інтересів авіапромисловості розвинених країн [5].

На сьогоднішній день існує дуже прогресивний напрям розвитку літакобудування – безпілотна авіація. Вивчення розвитку безпілотної авіаційної техніки в Україні показало, що розробки українських підприємств у цій сфері знаходяться на початковому рівні та потребують проведення повномасштабних дослідно-конструкторських робіт. Окрім виконання завдань збройних сил, актуальними є питання застосування таких комплексів в інтересах й інших силових структур, природоохоронних органів, підприємств паливно-енергетичного комплексу та інших суб'єктів народного господарства [6]. Це буде поштовхом для розвитку не лише окремо галузі літакобудування, але й економіки всієї держави.

З огляду на всі вищезазначені проблеми, позитивні та негативні тенденції розвитку літакобудування України і прогнозні тенденції можна сформулювати основні шляхи подолання негативних явищ у галузі авіабудування, а також напрямки її подальшого розвитку.

По-перше, МЕС у галузі літакобудування є обов'язковою умовою для успішного функціонування цієї галузі в Україні. Для того щоб конкурувати у сфері літакобудування з провідними авіабудівними компаніями різних держав, Україна має об'єднувати свої зусилля з іншими країнами. Розвиток міжнародної співпраці у цій сфері залишається пріоритетним напрямом діяльності літакобудівних підприємств України. Розробка та реалізація спільних проєктів з іноземними партнерами (літакобудівними підприємствами), кооперування у сфері літакобудування мають бути першочерговими завданнями для всіх авіабудівних підприємств України. Але необхідно звернути увагу на питання щодо створення спільних авіапідприємств. Це питання має бути дуже докладно вивчене, оскільки злиття українського авіапідприємства з підприємством значно більших масштабів іншої країни буде фактично означати поглинання підприємства України. Створення спільних підприємств на даному етапі створює загрозу втрати літакобудівної галузі. За існуючих обставин дуже важливим аспектом, який має забезпечити успішне функціонування літакобудівної галузі України та зберегти українське авіабудування від повного поглинання, є необхідність введення обмежень на перенесення спільного виробництва у країну-партнера. Необхідно максимально залучити виробничі потужності українських підприємств, що дозволить збільшити не тільки рівень виробництва, а й забезпечить населення додатковою кількістю робочих місць. Це також буде означати початок використання прихованих резервів

підприємств українського авіабудування. Проблема забезпечення коштами підприємств літакобудівної галузі частково була вирішена прийняттям нового законодавства, яке не тільки позбавить на деякий час, необхідний для відновлення галузі, літакобудівні підприємства від податкового тягаря, але й сприятиме залученню додаткових коштів від інвесторів. Це має значно поживати розвиток літакобудівної галузі.

По-друге, необхідно реалізувати імпортозаміщуючі заходи та створювати модифікації літаків з використанням деталей не тільки російських постачальників для того, щоб уникнути повної залежності від російського літакобудування.

По-третє, необхідно чітко визначити напрямки географічного розподілення продукції українського авіабудування з урахуванням прогнозного рівня попиту в різних регіонах світу. Це вимагає застосування диференційованого підходу до країн з різним рівнем розвитку та різною структурою попиту.

По-четверте, вдосконалення літакобудівної техніки необхідно проводити згідно з існуючими світовими тенденціями та враховуючи всі новітні досягнення у сфері літакобудування. Прогресивним напрямком для України є розробка та виробництво безпілотних авіаційних комплексів спільно з провідними фірмами світу з максимально можливим залученням вітчизняної промисловості.

Таким чином, для підвищення іміджу та прискорення розвитку авіаційних компаній України необхідне кооперування їх зі світовими авіабудівними компаніями при збереженні юридичної самостійності. Це дозволить отримати доступ до світових ринків авіабудівної продукції, наростити випуск літаків, утворити нові робочі місця та набагато покращити якість продукції.

Наук. керівн. Бестужева С. В.

Література: 1. <http://www.aex.ru/news/2010/10/28/79669>. 2. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України № 2660-III від 12 липня 2001 року, зі змінами, внесеними згідно із Законом № 1814-VI (1814-17) від 20.01.2010 [Електронний ресурс] // ВВР. – 2010. – № 10. – Ст. 101. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2660-14>. 3. <http://sta.gov.ua/doccatalog/document?id=291169>. 4. <http://www.ukrstat.gov.ua>. 5. Ромусік Я. Перспективи розвитку машинобудування України на тлі світових тенденцій / Я. Ромусік // Економіст. – 2010 – № 9. – С. 22–25. 6. <http://defpol.org.ua/site/index.php/uk/arhiv/kolonkaavtora/2580-2010-07-19-11-45-14>.