

**Юринець Ю.Л.**, д.ю.н., доцент,  
**Наконечна Я.О.**, студентка,  
Юридичний факультет,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНСЬКОГО АВІАБУДУВАННЯ**

Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом (макротехнологією) створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. Але кожна держава потребує нових авіаційних конструкцій в незалежності від рівня розвитку економіки, так як авіаційний транспорт на сьогоднішній день є найбільш комфортним та найшвидшим видом транспорту.

Наразі перед Україною постала проблема вироблення стратегічних орієнтирів у сфері літакобудування, які дозволяють максимально швидко та ефективно адаптуватися до глобальних викликів.

Українське літакобудування не можна назвати найрозвинутішим у світі, так як Україна не має достатнього економічного потенціалу для фінансування такої науко- і капіталомісткої галузі. Але певні види літакобудування (особливо транспортне літакобудування) в Україні все-таки отримало гарний результат.

Найбільшу частку світового експорту даної галузі займає група товарів, а саме – літаки та їх складові. Але у 2018 році обсяги експорту готових літаків, гелікоптерів та космічних апаратів скоротились, порівняно з попередніми. Це ще раз доводить необхідність розвитку літакобудування в Україні, пошук нових інвесторів та кваліфікаційних працівників, адже передові ідеї і технології особливо актуальні в наш динамічний час.

Лідером виробництва і постачання літаків та їх частин у світі залишаються ринки Сполучених Штатів Америки, що становить близько 40% світового експорту. Другу позицію займає ринок Франції із часткою експорту – 16%, далі ринок Німеччини, який охоплює 13% загального світового експорту.

У 2018 році серед всіх країн за обсягами постачання літаків та їх складових Україна знаходиться на 67 місці та експортує дану продукцію лише на 0,01% від світового експорту.

Тобто, могутня галузь машинобудування, якою завжди славилась Україна, зараз знаходиться у критичному стані. Починаючи з 2013 року Україна експортувала дану групу товарів на

313690 тис. дол. (1%), у 2014-246403 тис. дол. (0,08%), у 2015 році – 190636 тис. дол. (0,06%), за 2016 рік офіційні дані відсутні, 2017 рік – 0,02%.

На нашу думку, літаки українського виробництва є якісним та доступним товаром. Наразі, незважаючи на конкуренцію на світовому ринку, вітчизняні виробники експортують товари в понад 50 країн світу.

У географічній структурі експорту продукції літакобудування України за 2017-2018 роки основними партнерами стали ринки: Азербайджану, Естонії, Німеччини, Швейцарії, Швеції, Об'єднаних Арабських Еміратів, Литви, Польщі, Індії, Ірану, Ісламської Республіки, Китаю, Алжиру, Єгипту, Сполучених Штатів Америки. Серед основних експортерів літакобудівної продукції в Україну є ринки Греції, Німеччини, Сполучених Штатів Америки, Великобританії.

Порівняно із 2013 роком у 2018 експорт скоротився на 42 тис. дол. Відповідно скоротились і обсяги виробництва підприємства та їхні доходи. Така тенденція зниження спричинена політичною ситуацією в країні та військовими діями на Сході України. Як результат, Україна припинила свою тісну співпрацю з ринком Російської Федерації, яка була одним із її головних партнерів за даною товарною групою.

На даному етапі розвитку української галузі літакобудування доцільно було б виявити нові ринки збуту вітчизняної авіатехніки та знайти нових іноземних партнерів, готових до співпраці в даній сфері. Зараз в уряді працюють над тим, щоб до авіакосмічної галузі залучити великий обсяг інвестицій, насамперед вітчизняного походження.

Однією з переваг України при виведенні своїх літаків на міжнародні ринки має стати розгалужена мережа підприємств, що займаються сервісним обслуговуванням і післягарантійним ремонтом літаків. Розташування цих заводів має стимулювати продажі українських літаків на віддалених ринках Південної Америки, Африки, Австралії. Саме розміщення своїх сервісних підприємств у країнах експлуатації техніки, максимальна їх близькість до покупців мають усунути слабкість конкурентних позицій України на ринку регіональних і середньоміагістральних літаків. Також забезпечення виконання вже існуючих контрактів на поставку літальних апаратів є вирішальним чинником у перспективах розвитку вітчизняної авіаційної промисловості.

На нашу думку, перспективним ринком для українських виробників літаків є ринок Угорщини. Головним «гравцем» на

угорському авіаринку є лоукостер «WizzAir». Задля збільшення пасажиропотоку необхідні нові літаки, але Угорщина не виробляє літаків пасажирського типу, лише для цивільної оборони. Стратегія розвитку авіаринку Угорщини передбачає пошук нових постачальників. І цим постачальником може стати українське державне підприємство «Антонов». Враховуючи, що для ринку лоукостерів визначальним фактором є низька ціна, а українські літаки є дешевшими за аналогічні літаки, що виробляються у США та Європі, можемо зробити висновки про налагодження міжнародної співпраці українських виробників з підприємствами, що надають послуги з авіап перевезення в Угорщині.

Отже, сьогодні українська авіація має великий потенціал для подальшого інтенсивного розвитку, що має попит на світовому авіаринку; розширення масштабів ДП «Антонов» можливе за рахунок виконання вже існуючих контрактів, відкриття сервісних центрів в країнах, в які імпортуються літаки; необхідно вести пошук нових ринків та партнерів.

#### *Література*

1. Нагорна М.М. Торгівля продукцією космічної та авіабудівної промисловості. Днепр: Руснаукa, 2015. № 9. С. 27-29.
2. Гаєць І.О., Слюсаренко Ю.С. Оцінка конкурентоспроможності українського ринку авіабудування та його експортного потенціалу на світовому ринку. Економіка та право. 2018. № 1. С. 38-41.
3. Ковінько О.М., Без'язична С.Л., Козачун К.І. Стан вітчизняного ринку авіабудування та перспективні рішення про міжнародну співпрацю. Міжнародний науковий журнал «Інтернаукa». Серія: Економічні науки. 2018. № 6. С. 33-38.
4. Trade Map – Trade statistics for international business development. URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата звернення: 18.10.2019).

UDC 347.822.6(043.2)

**Iurynets J.L.**, Doctor of Laws, Associate Professor,  
**Prikhodko D.S.**, student,  
the Faculty of Law,  
National Aviation University, Kyiv

## **PROTECTION OF THE POPULATION AND THE ENVIRONMENT FROM THE DANGEROUS INFLUENCE OF CIVIL AIR VESSELS**

The impact of aircraft on the atmosphere is determined by its level of pollution due to the emission of harmful substances from the exhaust