

*Н.О. Татаренко, к.е.н.
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Авіаційна галузь в національній стратегії економічного прориву

Національні стратегії економічного розвитку розглядаються у контексті завдань, що стоять перед економікою України. Політика реалізації Україною інтеграційних заходів, розрахованих на те, що вони зможуть стати додатковим фактором сприяння досягненню національних цілей економічного розвитку в цілому і посилення конкурентних переваг української авіагалузі зокрема за рахунок нових можливостей, отриманих завдяки співпраці з державами-членами ЄС, залишається малоефективною, що ставить Україну перед необхідністю застосування стратегії економічного прориву і мобілізаційної моделі розвитку.

Найважливішим завданням для України було і залишається зміна траєкторії економічного розвитку, подолання сировинної залежності, здійснення промислово-технологічного прориву для забезпечення національної економічної безпеки та формування засад економічної незалежності. Тим часом Україна, намагаючись скоротити своє технологічне відставання від розвинених країн робить це вкрай стихійно, покладаючись на ринкове саморегулювання, внаслідок чого, як це не парадоксально, відстала від самої себе – її інноваційна активність не відповідає навіть її колишньому рівню технологічного розвитку. Саме тому перед країною постало нагальне питання розробки та реалізації Національної стратегії економічного розвитку, яка б відповіла на всі виклики, що постали перед Україною на шляху розбудови економічної незалежності, у першу чергу формування засад конкурентоздатності і самодостатності її економіки та забезпечення соціальної стабільності. І це завдання постане з особливою силою, зважаючи на руйнівну війну, розв'язану росією, коли повосення Україною змушена бути долати її наслідки і сформувати підвалини економічної самодостатності.

Зрозуміло, що така, національна економічна стратегія формується державою, базується на певній концепції, визначає шляхи і інструменти реалізації закладених у ній основоположних принципів, розрахованих на довгостроковий період та ступінь втручання держави в економіку, що в подальшому конкретизується у внутрішній і зовнішній економічній політиці.

Варто зауважити, що наявність стратегії національного економічного розвитку – це вже само по собі є свідченням активізації ролі держави, яка, за умови її реалізації, вимагатиме певних важелів і інструментів впливу, як на середовище розвитку, так і на економічні форми та процеси. Крім того, статус «національної» стратегії в ході її реалізації ставить перед державою низку завдань, які не зможуть бути вирішені без її безпосередньої організаційно-фінансової участі в розбудові інноваційної економічної структури, як суб'єкта економічної діяльності та вимагатимуть захисту економіки від зовнішньої конкуренції, підштовхуючи її до політики економічного націоналізму.

В Україні така стратегія розробляється не вперше, але найбільш конкретизованою стала затверджена Постановою Кабінету міністрів у 2021 році

«Національна економічна стратегія на період до 2030 року» [1], у якій визначені не лише вектори економічного розвитку, а й соціальні умови, які має створити держава для досягнення поставлених стратегією цілей. Слід віддати належне, вперше за багато років у Стратегії чітко прослідковується парадигма і логіка бажаних трансформацій. Більше того, вона спирається на цілу низку нормативних актів щодо розвитку різноманітних соціально-економічних сфер та безпосередньо секторів економіки. Так, зокрема, третій блок Стратегії 2030 присвячено секторальним ініціативам, у ньому йдеться про розвиток промисловості, машинобудування, видобування корисних копалин, про розвиток ІТ сектору, креативних індустрій і туризму, агропромислового комплексу, тобто про розвиток тих галузей, які формують фінансову базу майбутнього економічного розвитку і в перспективі можуть стати локомотивом розвитку енергетики та транспортної інфраструктури.

Очевидно, що в центрі уваги в цьому блоці знаходиться, перш за все, актуальна проблема формування засад енергетичної незалежності. Водночас, також очевидно, що ця Стратегія не є мобілізаційною (рис.1), тобто стратегією економічного прориву, яка передбачає як кінцеву мету інноваційне лідерство економіки в цілому за рахунок формування стратегічно важливих, структуроутворюючих і інноваційно-проривних галузей за безпосередньої участі і під надійним захистом держави.



Рис. 1. Складові національної стратегії економічного прориву (мобілізаційної моделі національного економічного розвитку)

В основу цієї моделі покладено принцип мобілізації ресурсів країни для розвитку стратегічно важливих галузей, високотехнологічних і і

структуруючих (таких, що викликають до життя низку підгалузей, як це передбачено у затвердженій концепції розвитку вітчизняного авіабудування [3]).

Закладена в Стратегії–2030 концепція економічного розвитку розрахована швидше на пристосування національної економіки до умов і потреб зовнішнього економічного середовища, ніж до виконання завдань нарощування міжнародної конкурентоспроможності та забезпечення високотехнологічного розвитку. Наприклад, низку питань викликає спроба вирішити ці проблеми, переорієнтувавши власний економічний розвиток на стандарти і цілі ЄС. Реалізуючи інтеграційну стратегію до ЄС, у якому на основі принципу солідаризму посилюється внутрішня міжнародна кооперація, спільне використання технологій, запровадження інновацій, перерозподіл ресурсів, досягається соціально-економічний прогрес та забезпечується згуртованість даного угруповання, Україна обмежує себе в можливостях розвивати власну економічну ідентичність. І питання полягає не в імplementації узгоджених на інтеграційному рівні правил та інструментів державного регулювання, які визначають як діяльність приватних економічних агентів, так і державну економічну політику в цілому в ЄС – вона не є чимось нездійсненим. Справа в тім, що в економічну основу інтеграційним угрупованням закладена низка запобіжників, перш за все – ефективні механізми протидії глобальній конкуренції та, найголовніше, конкуренції з боку країн, які прагнуть стати членами ЄС і водночас досягти економічного і технологічного лідерства, але поки що не є його членами. Сенс процесу економічної інтеграції полягає в тім, що приєднатись до ЄС можна лише на умовах ЄС, одна з яких на першому етапі – в формі супутньої, обслуговуючої. Саме тому Україні, досі здатній бути конкурентоспроможною, місця в цій системі координат поки що не знаходиться.

Слід також брати до уваги, що стратегічні цілі галузевого розвитку держав – членів ЄС визначаються як їхніми національними стратегіями, так зафіксовані в спільному документі галузевого розвитку інтеграційного об'єднання. Порівняльний аналіз довгострокових цілей економічного розвитку держав – членів ЄС свідчить про їхню концептуальну схожість, більше того, вони визначені рамками стратегії міжнародного, інтеграційного поділу праці. Ці стратегії не передбачають культивування і посилення конкурентів.

Підтвердженням тому є спроба України відновити розвиток авіабудування, тим самим повернути собі технологічне лідерство у цій галузі та, водночас, створити конкурентоспроможний сектор національної економіки. Сформульована Урядом стратегія розвитку авіаційної галузі визначає її як структуруючу і спрямована на досягнення цих цілей [3]. Вона передбачає низку векторів, за якими розвиватиметься авіаційна галузь і по суті є мобілізаційною. Проте, роки, що пройшли з часу прийняття стратегії, виявили суттєві прогалини в ній. Перш за все, це знову ж такі інтеграційний контекст розвитку даної сфери. Варто лише звернути увагу на те, що, незважаючи на концептуальну схожість цілей економічного розвитку цієї галузі в Україні і країн ЄС, індикатори можливостей, які висвітлюють базові потенціали країн і об'єднання в цілому, як і загальні наміри та орієнтири, різні. Необхідна верифікація і компаративний аналіз цілей України та ЄС у цьому напрямі могли

бути здійснені вже на стадії аналізу змісту Угоди про Асоціацію України з ЄС, у якій розвитку цієї стратегічної для України галузі не відводиться місця [2]. Проте цього не відбулося. Україна не розглядалася як рівноправний партнер у розвитку авіаційної галузі, включаючи і інфраструктурні проекти. Водночас інтеграційні прагнення України суперечать і можливості застосування моделі економічного прориву (рис.1), яка передбачає радикальні зрушення у розвитку галузі, як локомотива національної економіки, посилення рівню її технологічності, а відтак – конкурентоспроможності.

В цьому контексті варто було б звернутись до досвіду країн Азії, які повною мірою використали цю модель (рис.1): визначивши основні національні економічні пріоритети – розвиток стратегічних галузей, серед яких провідною була і авіаційна, мобілізували в умовах жорсткого контролю держави і за її безпосередньої участі фінансові ресурси та забезпечили автаркічність їхнього розвитку, що в подальшому стимулювало їхнє інноваційне оновлення і інноваційне оновлення та виникнення нових супутніх галузей.

Досвід країн Азії – Китаю, Південної Кореї, Малайзії, Сінгапуру, Південної Кореї став переконливим прикладом успішної реалізації довгострокових стратегій розвитку авіаційної галузі в умовах сильного державного регулювання економіки при вмілій комбінації планового підходу та ринкових механізмів господарювання. При цьому, незважаючи на наявність потужних приватних та приватно-державних структур, що мають диверсифіковану структуру виробничої діяльності і за окремими напрямками займають провідні позиції в окремих сферах світової економіки, основним ініціатором у реалізації інноваційних проектів, програм, джерелом фінансування НДДКР та виробництва в галузі авіабудування є державні структури. Тобто, у всіх економічно розвинених країнах Східної та Південно-Східної Азії роль держави у формуванні стратегії розвитку аерокосмічної промисловості була домінуючою, що багато в чому зумовило процеси реструктуризації, конверсії та загального розвитку галузі не лише у напрямі інтеграції цивільного та військового сегментів, а також наукової та промислової частин аерокосмічних комплексів, але й визначило прогрес інших галузей, оскільки породило тенденції створення та використання технологій подвійного призначення.

Цікаво, що процеси концентрації та консолідації в авіапромисловості країн Східної та Південно-Східної Азії набувають все більш послідовного характеру, як і процеси інтернаціоналізації виробництва, що в авіаційної промисловості відзначаються розширенням міжнародної кооперації у сфері НДДКР і створюють передумови для транснаціональних злиттів і поглинань на умовах країн, як країн з високим рівнем конкурентоспроможності, саме всередині цього регіону і не лише в рамках інтеграційної співпраці АСЕАН+. Як показує аналіз, при всій різноманітності підходів до організації системи стратегування соціально-економічного розвитку, національна економічна стратегія кожної держави цього регіону, яка досягла успіху, була стратегією економічного прориву і ґрунтувалася на ефективному, мобілізаційному використанні її потенціалу та вже досягнутих конкурентних перевагах, як джерелах економічного зростання, і ці фактори старанно культивувалися і захищалися державою.

Висновки

1. Успіхи реалізації цілей національної стратегії економічного розвитку – створення високотехнологічної і конкурентоспроможної економіки країни, пов'язані з реалізацією стратегії економічного прориву і вибором мобілізаційної моделі розвитку. Така модель передбачає ініціювання державою концентрації зусиль і ресурсів на певних, стратегічних напрямках, до яких належить авіаційна галузь.

2. Авіаційна галузь в низці країн світу стала локомотивом економічного зростання та каналом виходу на світові конкурентні ринки.

3. В окремих сегментах світової авіаційної промисловості, таких як: далекі та середньо-магістральні літаки, регіональна та ділова авіація, військова авіаційна техніка та вертольоти, склався висококонкурентний ринок, на якому домінує, як правило, обмежена кількість виробників. У цих умовах Україна, яка намагається приєднатись до світової авіаспільноти, відновити втрачені позиції, відвоювати нові позиції на глобальному ринку має мобілізувати ресурси і зусилля для реалізації інноваційно-орієнтованої моделі розвитку галузі на основі застосування мобілізаційної (агресивної) політики за безпосередньої участі держави як господарюючого суб'єкта.

4. Поглиблення економічної інтеграції у європейському напрямі загострює питання про відповідність національних пріоритетів економічного розвитку стратегії розвитку Євросоюзу і вимагає оцінки впливу інтеграційних процесів на економічний розвиток як економіки в цілому, так і безпосередньо авіаційної галузі України.

Список літератури

1. Національна економічна стратегія на період до 2030 року / Постанова Кабінету Міністрів України від 3 березня 2021 р. № 179 – <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони – https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

3. Деякі питання вітчизняного авіабудування / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#Text>