

*О.Б. Школенко, к. е. н, доцент,
Р.І. Дорошук
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Державна підтримка авіаційної галузі України в повосенний час

Досліджено особливості та роль авіаційної галузі для економіки країни, визначено основні проблеми розвитку авіаційної промисловості в Україні, проаналізовано основні положення Національної транспортної стратегії до 2030 р. в аспекті розвитку авіаційної промисловості, встановлено заходи щодо подальшої державної підтримки розвитку авіаційної галузі в Україні.

Сучасний стан об'єктів авіаційної галузі не відповідає статусу України, як авіаційної держави. В зв'язку з розпочатою російською агресією проти України видно, що більш затребуваним є ринок з виробництва вітчизняних інноваційних авіапродуктів. Активно спостерігаємо, що попит зростає у зв'язку з військовими діями. Тому, український уряд має звернути увагу на одну з стратегічних цілей розвитку вітчизняного авіаринку, це співпраця авіапідприємств з європейськими авіавиробниками та створення спільних підприємств, підготовка кадрового потенціалу в розвинених країнах, перехід на інноваційну модель економічного розвитку, та фінансова підтримка вітчизняних авіавиробників. Повернення до стану державної підтримки авіаційної галузі, яка діяла до російської агресії було б великою помилкою – у міру відновлення зруйнованої інфраструктури, український уряд має зосередити увагу на підтримці розвитку авіаційної галузі, як однієї із стратегічних галузей України.

Українська авіаційна промисловість є стратегічною галуззю з багаторічною історією, тому вона має повний цикл виробництва авіаційної техніки та досягла значних досягнень у світовому масштабі. На території України виробляються всі види авіаційної техніки: пасажирські та вантажні літаки, вертольоти, мала авіація. Крім того, є ремонтні майстерні та заводи, які виготовляють двигуни та бортове обладнання. Аналіз показав, що літаки тактичної авіації (ЛА), які перебувають на озброєнні Повітряних Сил Збройних Сил України (ЗСУ), мають прийнятні льотно-технічні характеристики, але за бойовими та функціональними можливостями значно поступаються кращим сучасним аналогам. Тому проблема модернізації та оновлення парку повітряних суден зважаючи на бойові дії в Україні стає все більш актуальною.

Для реалізації потенціалу української військової авіації, а також модернізації та підвищення ресурсу та ресурсу дуже важливим є аналіз перспектив переоснащення сучасних літаків на базі програм державної підтримки. При виборі варіантів переозброєння необхідно враховувати різні фактори, від яких залежить розвиток військової авіації. Серед них найважливішими є:

- зміни концепції, масштабів і основних характеристик військових дій;
- розвиток військових доктрин, форм і способів ведення бою;
- зміни різних авіаційних завдань і вдосконалення засобів протиповітряної оборони;
- впровадження досягнень науки і техніки і сучасні технології для створення та подальшого ефективного використання авіаційної техніки;
- розвитку систем управління військами та озброєнням.

Прогнози подальших перспектив розвитку військової авіації повинні базуватися на аналізі особливостей її бойового застосування. Такими рисами можуть стати:

- першочергове захоплення переваги у повітряно-космічному просторі;
- оперативне виявлення та ураження різноманітних цілей, у тому числі вкрай віддалених, завдяки присутності глобального інтегрованого інформаційного простору і високій швидкості пілотованих і безпілотних літальних апаратів;
- застосування ударних БПЛА повітряного базування з пілотованих гіперзвукових винишувачів і бомбардувальників;
- комплексне застосування БПЛА (в тому числі ударних).

Світова практика свідчить, що більшість авіабудівних компаній світу на етапах розроблення, підготовки та серійного виробництва літаків користуються державною підтримкою — близько 15 % обсягу коштів, отриманих від реалізованої авіаційної техніки, спрямовується (реінвестується) на розвиток виробництва і створення нових зразків техніки. В Україні цей показник за останні десять років становив менше 3 % [1].

На сьогодні в Україні діє Національна транспортна стратегія 2030 та Проект Плану дій, що визначають такі основні фактори для розвитку авіаційного транспорту:

- лібералізація авіаперевезень;
- модернізація аеронавігаційного обладнання;
- підвищення конкурентоспроможності аеропортів;
- дерегуляція господарської діяльності, включаючи аеропорти та авіаційні збори й фінансову звітність, шляхом впровадження сучасних підходів до економічного регулювання господарської діяльності;
- стимулювання існуючих авіаперевізників;
- підвищення конкуренції у галузі авіаперевезень та на ринку наземного забезпечення.

"Програма 2030" являє собою низку взаємопов'язаних заходів, спрямованих на відродження авіапромисловості України, в основу яких закладені такі ключові позиції:

- збереження за Україною статусу авіаційної держави;
- забезпечення державних замовників новою та модернізованою авіаційною технікою;
- формування парку вітчизняних повітряних суден цивільної авіації для забезпечення транспортної доступності по всій території країни;

– підтримка науково-дослідного, технічного, виробничо-технологічного та кадрового потенціалів на рівні, що забезпечує ефективну авіаційну діяльність;

– розвиток міжнародного співробітництва та розширення присутності на ринках авіаційної техніки та авіаційних послуг.

Ринок авіаперевезень має ознаки монопольності та закритості (включаючи ринок хендлінгових послуг) [2], нестабільності, низької конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній, недостатнього внутрішнього потенціалу розвитку. Головною проблемою українського ринку авіаперевезень є переважно низька якість повітряного сполучення (авіаційної інфраструктури) [4].

Недосконала транспортна інфраструктура не може обробляти та доставляти вантажі споживачам «точно в строк», технічні можливості більшості регіональних аеропортів не відповідають сучасним міжнародним вимогам, вони не готові працювати в умовах «відкритого неба». Станом на 2020 рік в країні функціонувало до 20 аеропортів, з яких 2/3 потребували реконструкції та суттєвого переоснащення. Внаслідок російської агресії на 2022 рік Україна зазнала суттєві руйнації аеропортів. Цивільних аеропортів зруйновано 11 - на 6,8 млрд доларів, військових аеродромів знищено 12 на загальну суму понад 600 млн доларів [5].

Крім того, непривабливим український ринок роблять високі аеропортові збори (еквівалентні 20-30% від вартості перельоту лоукостерів), закритий ринок авіапалива та акцизи на паливо цивільної авіації, а також низькі ціни за кордоном (дискаунти). Іншою проблемою авіаційної промисловості є моральна застарілість парку [6, с.239], а його технічне обслуговування не відповідає стандартам сучасної авіації.

Відсутність належної державної підтримки модернізації, реконструкції, створення та впровадження сучасних технологій та ефективної державної програми підтримки розвитку повітряного транспорту та авіаційних систем не дозволяє вітчизняним підприємствам стати конкурентоспроможними гравцями на ринку аеропортових послуг.

Недостатня увага держави до питань авіаційної галузі, відсутність грамотного менеджменту, механізмів контролю за державними фінансами, бюрократизм процедур фандрейзингу не дають аеропортам вийти на вищий рівень конкурентоспроможності.

Потрібні також масштабні реформи управління авіаційною промисловістю, що пов'язані з дерегуляцією та зміною відносин власності. У зв'язку з цим одним із варіантів подальшого розвитку авіаційної галузі є залучення приватних інвесторів, оскільки приватний капітал має більше шансів залучити фінансові, матеріальні та інші ресурси, а приватні інвестори є ефективними учасниками будь-якого бізнес-процесу. Завдяки професійному підходу до підприємницької діяльності, зацікавленості в економічних результатах, кращим світовим практикам менеджменту в арсеналі, здатності швидко орієнтуватися в сучасних ринкових тенденціях і передбачати останні тенденції.

Водночас участь приватного капіталу дозволить диверсифікувати джерела фінансування та перерозподілити бізнес-ризик між учасниками бізнес-процесу, а за державою збережуться функції регулятора та контролера.

Враховуючи вищезазначене, сьогодні вкрай необхідно є розробка національної концепції розвитку авіаційної галузі України на засадах державно-приватного партнерства, зберігаючи основні управлінські функції національних, регіональних державних установ. Національна авіаційна галузь повинна по-іншому підходити до реалізації проєктів транспортної інфраструктури через державно-приватне партнерство враховуючи рівень привабливості бізнесу для інвесторів.

Лише державна підтримка, інвестиції, оновлення матеріально технічної бази підприємств, міжнародна сертифікація повітряних суден забезпечить стабільний розвиток підприємств авіаційної галузі. Українські виробники авіатехніки та надання авіаційних послуг зможуть повернути собі лідируючі позиції та конкурувати з європейськими виробниками, адже виробництво різної авіатехніки в Україні є затребуваним, та має значне місце на світовому ринку.

Список літератури

1. Салоїд С. В., Редько К. Ю., Аналіз розвитку підприємств авіаційної галузі і визначення економічних проблем, *Агросвіт*, №3, 2021. С. 50-54.
2. Собкевич О.В., Михайличенко К.М. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС : аналітична записка. Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-udokonalennya-mekhanizmv-derzhavnogoreguluvannya-rinku> (дата звернення 28.08.2022р.)
3. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL : <https://avia.gov.ua> (дата звернення 26.08.2022р.)
4. Рейтинг інфраструктури України: динаміка за сім років. Інфографіка. Офіційний сайт Центру транспортних стратегій. URL: https://cfts.org.ua/infographics/rejting_infrastruktury_ukrainy_dinamika_za_7_let (дата звернення 27.08.2022р.)
5. Аеропорти України після війни. Офіційний сайт Центру транспортних стратегій. URL : https://cfts.org.ua/blogs/aeroporti_ukrani_pislya_viyni_646 (дата звернення 29.08.2022р.)
6. Саркісова О.М. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2018. Вип. 33. С. 236–242.
7. Кравченко І. А., Голюк В. Я. Сучасний стан і перспективи розвитку авіапромисловості України. *Актуальні проблеми економіки та управління*. 2020 URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/219898> (дата звернення 29.08.2022р.)