

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВІАБУДУВАННЯ В СКЛАДІ ОБОРОННО-ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Стаття присвячена аналізу сучасного стану авіабудівної галузі України. Будучи невід'ємною частиною оборонно-промислового комплексу, авіабудівна галузь промисловості забезпечує всебічний розвиток передових технологій. Виявлено, що авіабудівній галузі притаманні висока наукоємність і капіталомісткість виробництва. Вказано чинники, які спонукають тривалі виробничі цикли розробки та будівництва літаків. Встановлено основні принципи виробництва повітряних суден, дотримання яких забезпечить функціонування повного циклу виробництва літаків усередині країни. Наведені основні аспекти формування Повітряних сил після проголошення незалежності України. Оцінено вплив зовнішніх і внутрішніх факторів на економічний стан авіабудівних підприємств оборонно-промислового комплексу України. Проаналізована державна політика щодо авіабудівної галузі та вагомі зрушення в напрямі підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на світовому ринку. З'ясована значимість авіабудівної галузі у підтриманні обороноздатності країни.

Ключові слова: авіабудування, галузь, літальний апарат, вантажоперевезення, приватні компанії, державне управління.

Постановка проблеми. Авіабудівна галузь промисловості була сформована на початку ХХ ст. Саме в той період багато країн організовували підприємства з виробництва літальних апаратів військового призначення. Однак справжній інтерес до галузі проявився з початком Першої світової війни і тривав під час Другої, коли бойові літаки, а також військово-транспортна авіація часто відігравали вирішальну роль у процесі бойових дій, що зробило авіабудівну галузь невід'ємною частиною оборонно-промислового комплексу будь-якої держави. Саме це і спричинило зайву мілітаризацію галузі, яка спостерігається дотепер, оскільки розвиток авіабудування безпосередньо залежить від обсягу військових замовлень. Попит на цивільну авіацію щороку коливається, що не сприяє стабільності розвитку цього сектора.

Варто зазначити, що авіабудівній галузі притаманні такі риси, як висока наукоємність і капіталомісткість виробництва, оскільки будівництву повітряних транспортних і бойових суден притаманні тривалі виробничі цикли розробки (подеколи 5–10 років) і будівництва. У зв'язку з цим для найбільшої ефективності використання галузі всередині країни має бути організований повний цикл виробництва тієї або іншої авіаційної продукції. З метою постійної підтримки конкурентоспроможності продукції, що виро-

бляється, необхідно постійно вдосконалювати старі і створювати нові види конструкційних матеріалів, агрегати авіаційної техніки [1].

Після закінчення Другої світової війни галузь продовжила своє інтенсивне зростання, причому дедалі більше уваги приділялося цивільній авіації. Вжиті різними країнами заходи дали змогу до початку 1990-х рр. сформувати сучасний вигляд авіаційної промисловості.

Нині замкнуті цикли виробництва авіаційної техніки всередині держави притаманні лише тим країнам, в яких здійснюється державна підтримка авіабудівної галузі як невід'ємної частини оборонно-промислового комплексу. До таких країн належать США, Росія, Євросоюз, Бразилія.

Варто зазначити, що в цивільному авіабудуванні нині лідирують такі виробничі об'єднання, як «Boeing» (США), «Airbus» (Євросоюз), «Об'єднана авіаційна корпорація Росії». Інші країни аналогічних за масштабом підприємств не мають. Зазначеним компаніям властиве розосередження виробництва по всій території країни (у випадку з Євросоюзом – на території кількох країн), що дає змогу організувати кожне з виробництв на випуск певного виду продукції, мінімізувавши витрати.

Військовий сектор світової авіабудівної галузі представлений в основному такими виробниками, як «СУ» (Росія), «МІГ» (Росія), «Panavia

Tornado» (Німеччина), «Eurofighter» (Євросоюз), «Boeing» (США).

Незважаючи на те, що до початку Другої світової війни Німеччина і Японія мали у своєму розпорядженні великі промислові комплекси з виробництва авіаційної техніки різного призначення, після війни промисловість цих країн була ліквідована практично в повному обсязі [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Результати дослідження стану вітчизняного авіабудування висвітлюються в аналітичних збірниках і публікаціях державних та приватних організацій, інформаційних порталів та агентств.

Зазначені вище питання розглянуті також у працях О. Волович, А. Дацюк, О. Черноротов, А. Вовнянко.

О. Волович у циклі статей «Український ОПК в умовах «гібридної війни» з Росією» розглядає стан вітчизняного авіабудівного комплексу, починаючи з розпаду СРСР. Автор дає реальну оцінку сучасного стану комплексу та наголошує на тому, що Україна входить у дев'ятку країн, які мають замкнутий цикл створення та виробництва авіаційної техніки [2].

А. Дацюк у статті «Збройні сили України: історія розвалу і перспектива відродження» аналізує сучасний стан та кількість техніки, яка стоїть на озброєнні нашої держави та стан оборонно-промислового комплексу зокрема. Причини занепаду автор вбачає у недостатній державній підтримці Збройних сил та ключових підприємств оборонно-промислового комплексу, а також у значній корумпованості бувших посадовців [3].

У статті «Реалії та перспективи авіабудування України» О. Черноротов наголошує, що авіабудівна галузь належить до стратегічно важливого сектору економіки. Україна, твердить автор, належить до небагатьох країн світу, які мають власні замкнуті цикли виробництва літальних апаратів, однак наявний потенціал не реалізується належним чином, що створює системні кризи у ключових підприємствах галузі. Протягом найближчих років, коли ринок знову насититься замовленнями на нові літаки замість фізично застарілих моделей, ситуація з державними підприємствами авіабудівної галузі країни поставить під сумнів виконання навіть наявних контрактів на поставку літаків [4].

А. Вовнянко вказує, що авіабудівна галузь із моменту проголошення незалежності України і до 2005 р. перебувала в досить непоганому

стані, однак, починаючи з 2005 р., стрімко деградує. Причину цього автор вбачає у безталанному керівництві підприємством, яке лише імітувало роботу та не мало ніякого відношення до авіабудування загалом, досвіду, освіти та знань [5].

Мета статті. Головною метою роботи є аналіз сучасного стану оборонно-промислового комплексу України у розрізі його авіабудівної галузі та державної політики з метою виявлення шляхів покращення стану галузі.

Виклад основного матеріалу. 24 серпня 1991 р. після проголошення незалежності України чинна влада прийняла рішення про переведення під своє управління усіх військових формувань Збройних сил СРСР, які розташовувалися на території нової незалежної держави. Варто зазначити, що на території колишньої УРСР розташовувалося військово-угруповання, що налічувало близько 700 тисяч військово-службовців, а військово-повітряні сили були одними з найчисленніших і потужних в Європі і налічували понад 1 100 літальних апаратів різних класів (табл. 1) [6].

Крім того, в український оборонно-промисловий комплекс увійшли найбільші підприємства з виробництва авіаційної техніки. Однак варто зазначити, що в Україні не було і досі немає виробництв бойової авіації, а це унеможливорює

Таблиця 1
Перелік авіаційної техніки, яка увійшла до складу військово-повітряних сил України у 1992 р. (без обліку гелікоптерів)

№ з/п	Тип літального апарата	Кількість, од.	Назва літального апарата
1	Винищувачі	240	МіГ-21
		80	МіГ-23
		220	МіГ-29
		40	СУ-27
2	Фронтові бомбардувальники	210	СУ-24
3	Бомбардувальники дальньої авіації	30	ТУ-16
		66	ТУ-22/ТУ-22М
		30	ТУ-22КД
		23	ТУ-95МС-16
		19	ТУ-160
4	Розвідувальна авіація	30	ТУ-22
		15	МіГ-25
		30	СУ-17
		12	СУ-24
5	Авіаційний полк радіоелектронної боротьби	35	ЯК-28
6	Тренувальна авіація	550	Л-39/Л-29

повну підтримку в бойовій готовності зразків військової техніки, що стоять на озброєнні. Одночасно з цим певна кількість оборонних підприємств протягом першого десятиліття незалежності шляхом розукрупнення і приватизації була втрачена разом зі своїми унікальними технологіями та виробництвами.

Під час формування власних Збройних сил в 1992 р. Україна також мала керуватися договором «Про звичайні збройні сили в Європі», згідно з яким весь парк бойової авіації, який дістався після розпаду СРСР, залишитися в країні просто не міг. Керівники, що опинилися в той час при владі, теж не були зацікавлені в збереженні Збройних сил, і причин тому було кілька. Найголовніша причина полягала в нездатності молодій державі забезпечити достатнє фінансування для підтримки наявних зразків військової техніки в робочому стані [2].

Протягом подальших років більшість авіаційного парку була або реалізована за кордон, або відправлена на бази зберігання й утилізована.

Згідно з даними, наведеними в «Білій книзі – 2012», в українських Збройних силах налічувалося близько 160 бойових і 25 транспортних літаків радянського виробництва, незначна частина яких модернізована. З них близько 50 одиниць були втрачені після анексії Криму і початку антитерористичної операції на сході України. Це як раз ті втрати, які в сучасних реаліях Україна просто не в змозі відновити, і, в першу чергу, це стосується бойових літаків. Крім того, було втрачено кілька авіаремонтних заводів в Євпаторії та Севастополі [7].

Як було зазначено вище, оборонно-промисловий комплекс України володіє замкнутими технологічними циклами створення і виробництва цивільної авіатехніки. Для цих цілей працює цілий ряд підприємств оборонно-промислового комплексу. Нижче представлені деякі з них:

1) ДП «Антонов» – лідер українського літакобудування. За 60 років свого існування підприємство випустило близько 100 різних типів пасажирських, транспортних і спеціалізованих літаків у загальній кількості 22 000 одиниць;

Таблиця 2

Кількість вироблених в Україні літаків у період з 2002 по 2015 рр.

Рік випуску	Тип літака	Кількість, од.	Замовник
2002	АН-140	2	Авіакомпанія «Одеські авіалінії»
	АН-10	1	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	АН-124	1	Лівія
2003	АН-140	2	Авіакомпанія «Аероміст-Харків»
	АН-140-100	1	Авіакомпанія «Мотор-Січ»
	АН-124	1	ОАЕ
2004	АН-140-100	2	Авіакомпанія «Ілліч-Авіа»
	АН-140-100	1	Азербайджан
2005	АН-74-Т-200А	1	Єгипет
	АН-140-100	2	Азербайджан
	АН-32П	2	Лівія
2006	АН-32Б	1	Екваторіальна Гвінея
2008	АН-32-П	4	ДСНС України
2009	АН-148	1	–
	АН-74	3	–
2010	АН-148	1	–
	АН-32	3	–
2011	АН-32	2	Ірак
	АН-74	1	Туркменістан
	АН-148-100	1	Міжнародні авіалінії України
2012	АН-32	3	–
	АН-148	2	–
	АН-158	1	–
2013	АН-148	1	–
	АН-158	2	–
2014	АН-158	2	–
2015	АН-148	1	–
	АН-158	1	Куба

2) Харківський авіаційний завод за 90 років свого існування виготовив 4 000 одиниць різних літальних апаратів. Із моменту проголошення незалежності України виробництво переорієнтовано на будівництво літаків, розроблених ДП «Антонов»;

3) АТ «Мотор-Січ» і ЗМКБ «Прогрес» здійснюють серійне виробництво і модернізацію турбовентиляторних двигунів ТВ3-117, основним споживачем яких донедавна була Росія;

4) ДП «Луч» розробляє ракети класу «повітря-земля»;

5) ДП «Новатор» здійснює проектування і виробництво бортових радіолокаційних комплексів та іншого авіаційного обладнання;

6) ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД» випускає паливні авіаційні агрегати.

Варто зазначити, що економічний стан авіабудівних підприємств оборонно-промислового комплексу України істотно залежить від затребуваності вироблених літаків на зовнішньому ринку. Пріоритетними ринками збуту українських літаків завжди були країни СНД, Індія, Ірак, Іран, Лівія, Єгипет. Однак нестабільний економічний стан цих країн, викликаний світовими фінансовими кризами, а також війнами, вкрай негативно відбився на всій українській авіабудівній галузі. Так, ДП «Антонов» у період з 2002 по 2011 рр. зміг випустити лише 33 літаки, а в період з 2012 по 2016 рр. – лише 13. Реалізація у ці ж періоди була значно меншою (табл. 2) [4].

З метою збереження наявних технологій і потужностей у 2015 р. ДП «Антонов» був підпорядкований ДК «Укроборонпром», а вже в 2016 р. була створена «Українська авіаційна корпорація», куди увійшли деякі підприємства авіабудівної галузі оборонно-промислового комплексу України, зокрема і ДП «Антонов». Експерти зазначають, що в найближчій перспективі новостворена корпорація має оптимізувати підприємства, що входять до неї, до ринкового рівня, а також провести переорієнтацію виробництв із російських комплектуючих елементів на вітчизняні та західні аналоги [8]. Йдеться, можливо, про скорочення штату співробітників цих підприємств. Саме вихід українського авіабудування з тіні світових гігантів на міжнародний ринок дасть змогу зберегти й оновити наявні виробничі потужності підприємств оборонно-промислового комплексу, а також суттєво оновити парк цивільної та військово-транспортної авіації у країні.

Таким чином, створюючи «Українську авіаційну корпорацію», «Укроборонпром», у першу чергу, робить спроби зберегти галузь, оскільки протягом останніх 10 років жоден літак не був побудований із прибутком.

Свій внесок у підтримання вітчизняної авіабудівної галузі робить і Міністерство оборони України. Так, за даними «Білої книги – 2015», у період з 2013 по 2015 рр. було модернізовано 30 літаків і вертольотів (Су-25М1, Су-27-1М, СУ-27-УБ, Л-39М1, МІ-24ПУ1), у цей же період була відновлена боєздатність 84 літаків і 44 вертольотів (мова йде про авіаційну техніку, яка донедавна перебувала на базах зберігання). Також придбано два вертольоти МІ-2-4 та МІ-8МСБ-8-4 [7].

Висновки і пропозиції. Сучасний стан світової економіки, а також постійно зростаюча конкуренція в авіабудівній галузі змушують світових виробників авіації та авіаційної техніки вже робити кроки із впровадження у виробництво більш досконалих технологій і матеріалів із метою підвищення конкурентоспроможності продукції. Нестабільність надходження замовлень на продукцію авіабудівної галузі оборонно-промислового комплексу України спричиняє системні кризи серед авіабудівних підприємств. Така нестабільність викликана як зовнішніми, так і внутрішніми факторами. До зовнішніх належать вузький ринок збуту продукції галузі, що здебільшого зосереджений на деяких азійських країнах та країнах Близького Сходу, які нині потерпають від війни або економічних криз та не спроможні оновлювати свої авіаційні парки. Вбачаючи це, держава в особі ДК «Укроборонпром» не залишається осторонь, проте лише внутрішніми вливаннями коштів у підприємства галузь не можна довго підтримувати. Заради відродження авіабудівної галузі як невід'ємної складової частини оборонно-промислового комплексу державі треба зробити ряд кроків:

- розширити коло потенційних замовників продукції авіабудування за рахунок імпорту та експорту технологій;
- створити вільні економічні зони для авіабудівних підприємств;
- ліквідувати інститути посередництва в оборонно-промисловому комплексі, що дасть вітчизняним підприємствам більше можливостей для укладання договорів на поставку продукції та послуг, обміну технологіями;

• надавати державні гарантії потенційним інвесторам та замовникам продукції авіабудування.

Вказані вище кроки дадуть змогу знизити та стабілізувати вартість продукції авіабудівної галузі при незмінній якості. Ці прості кроки дадуть змогу підвищити конкурентоспроможність продукції українського авіабудування на світовому ринку.

Список використаної літератури:

1. Басова В.М. Розвиток авіабудівної промисловості як високотехнологічної галузі економіки / В.М. Басова // Науковий альманах. – 2017. – № 1-1(27). – С. 51–53.
2. Офіційний сайт незалежного аналітичного центру геополітичних досліджень «Борисфен Ін-тел» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bintel.com.ua>.
3. Інформаційне агентство 112.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://112.ua>.
4. Журнал «Генеральний Директор» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://director.com.ua>.
5. Новинний портал «ЦЕНЗОРНЕТ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://censor.net.ua>.
6. Новинний портал «Аргумент» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://argumentua.com>.
7. Міністерство оборони України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mil.gov.ua>.
8. Офіційний сайт ДК «Укроборонпром» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukroboronprom.com.ua>.

Ляшенко В. І. Анализ современного состояния авиационного комплекса Украины

Статья посвящена анализу современного состояния авиационной отрасли Украины. Являясь неотъемлемой частью оборонно-промышленного комплекса, авиационная отрасль промышленности обеспечивает всестороннее развитие передовых технологий. Выявлено, что авиационной отрасли присуща высокая наукоемкость и капиталоемкость производства. Указанные факторы побуждают длительные производственные циклы разработки и строительства самолетов. Установлены основные принципы производства воздушных судов, соблюдение которых обеспечит функционирование полного цикла производства самолетов внутри страны. Приведены основные аспекты формирования Воздушных сил после провозглашения независимости Украины. Оценено влияние внешних и внутренних факторов на экономическое положение авиационных предприятий оборонно-промышленного комплекса Украины. Проанализированы государственная политика по авиационной отрасли и весомые сдвиги в направлении повышения конкурентоспособности отечественных предприятий на мировом рынке. Выяснена значимость авиационной отрасли в поддержании обороноспособности страны.

Ключевые слова: авиационное, отрасль, летательный аппарат, грузоперевозки, частные компании, государственное управление.

Liashenko V. I. The analysis of current aviation building complex in the military industrial sector in Ukraine

The article is devoted to the aviation industry current state analysis in Ukraine. Being an integral part of the defense industrial complex, the aircraft industry provides comprehensive development of advanced technologies. It has been revealed that the aviation industry is characterized by high knowledge intensity and capital requirements of production. The factors, which prompt long aircraft development and construction production cycles, have been indicated. The basic aircraft production principles, the observance of which will ensure the full aircraft production cycle functioning within the country have been established. The main aspects of the Air Forces formation after the Ukrainian independence declaration have been presented. The external and internal factors' influence on the economic status of aviation enterprises in the military industrial sector of Ukraine have been estimated. The state policies on the aviation industry and the significant changes in the direction of the domestic enterprises competitiveness increase in the world market have been analyzed. The aircraft industry importance in the country's defense capability maintenance has been clarified.

Key words: aviation engineering, industry, aircraft, cargo transportation, private companies, public administration.