

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ НА МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

*Е. В. Прушківська, д. е. н., професор, em.prushkovskaya@gmail.com,
М. І. Ніколаєнко, студент, ДВНЗ «Запорізький національний технічний
університет»*

У статті проаналізовано стан та тенденції розвитку світової авіаційної галузі, узагальнено досвід її розвитку у провідних країнах світу в умовах глобалізації. Визначено, що розвиток глобальної мережі, виробництва й обслуговування забезпечує виробників авіаційної техніки не тільки новими ринками збуту, але й поглиблює спеціалізацію та дозволяє удосконалювати виробництво. Обґрунтовано необхідність структурних перетворення та розширення міжнародного торгово-економічного і науково-виробничого співробітництва в національній авіаційній галузі.

Ключові слова: авіаційна галузь, авіабудування, інтеграційні структури, промисловість, корпоративні структури, світовий ринок, інноваційний розвиток.

Постановка проблеми. В умовах інтенсифікації глобалізаційних процесів промисловість будь-якої країни стає частиною світового виробництва. У багатьох сучасних галузях, і особливо в машинобудуванні, широко використовується міжнародне виробниче кооперування, тобто формування виробничих технологічних ланцюгів, складові яких перебувають у різних країнах, але функціонують в узгодженому ритмі відповідно до структур єдиного підприємства. В інноваційному розвитку особливу роль відіграє оброблювальна промисловість, яка забезпечує високотехнологічне функціонування суміжних галузей національної економіки. Зокрема, за розрахунками Національної Асоціації оброблювальної промисловості США, продаж на один долар промислової продукції спричинює додаткове економічне зростання на 1,37 доларів – це найбільший мультиплікативний ефект в економіці. У високорозвинених країнах створюють інноваційні організації, які мають безпосередній напрям «наука-виробництво», що в результаті формують високотехнологічні галузі та в подальшому тиражують інноваційні процеси і за межі країни.

Сучасне авіабудування – це одна із найбільш науко- та капіталомістких галузей машинобудування, де усі досягнення науки і техніки мають широке застосування. Світо-

вий ринок авіабудування внаслідок глобалізації відчуває на собі соціальні, енергетичні, екологічні та інші суперечності розвитку. Темпи розвитку і якісні зміни в авіаційній промисловості в останній третині ХХ ст. можна порівняти за своїми масштабами з тим, що було досягнуто за всю її попередню історію цивілізаційного розвитку. В цей період галузь почала активно функціонувати та зазнала глибокої трансформації і стала найважливішим компонентом світової економіки: змінилися всі технічні характеристики лайнерів (типи, розміри, вантажопідйомність, швидкість, безпека експлуатації); динамічно змінюється перевезення вантажів і пасажирів. В останнє десятиліття авіабудування, розвивалося в Україні недостатньо ефективно, в зв'язку з чим, багато в чому втрачені позиції на світовому ринку. Призупинення співробітництва національної авіаційної промисловості з Російською Федерацією спонукало національні авіабудівні підприємства здійснювати глибокі структурні перетворення і розширювати міжнародне торгово-економічне і науково-виробниче співробітництво в авіабудуванні, включаючи країни Європи, Східної і Південно-Східної Азії.

Підтвердженням вище зазначеного є також рекомендації експертів міжнародної організації OECD [1], які обґрунтували необхідність розвитку вітчизняного сектору

авіабудування. В цьому документі підкреслюється, що Україна є однією з тих небагатьох країн світу, які здатні виробляти сучасні літаки. Українська промисловість авіабудування дуже відома в світі завдяки тривалій присутності країни в цьому секторі на міжнародному рівні. Сектор є частиною космічної промисловості і охоплює проектування, виробництво, обслуговування, поточний і капітальний ремонт літаків. Завдяки власним НДДКР національні авіавиробники контролюють ланцюги доданої вартості і таким чином, зберігають глобальну конкурентоздатність. Експерти доводять, що наша країна має гарну репутацію в галузі аеродинаміки та високий рівень інженерних навиків, а також сприятливу цінову конкурентоздатність. Тобто розвиток національного сектору авіабудування є потенціалом для створення конкурентоздатної продукції та вихід на міжнародні ринки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Перспективи світового авіабудування й динаміка структури та інші окремі аспекти розвитку національної галузі широко висвітлюються в працях як практичного, так і теоретичного характеру. Науковці та експерти в сфері авіабудування аналізують практику провідних компаній на ринку, будують короткострокові передбачення щодо їхніх стратегій й розподілу ринку. В цьому напрямі можна відмітити роботи таких авторів, як: Андреева О.[2], Ареф'єва О.[3], Борисенко П.[4], Беляев В.[5], Бернар П.[6], Геєць В.[7], Геєць І.[8], Капаруліна І., Прокopenкова І.[9], Скібіцька Л., Смітьох Т.[10], Пилипенко Ю.[11] та ін. Авторами виділяються окремі риси, що характеризують зміни в авіабудуванні. Таким чином, стає актуальним обґрунтування напрямів розвитку авіабудівної галузі України в контексті сучасних глобалізаційних процесів у світовій економіці.

Формулювання мети статті. Виокремлення особливостей функціонування авіаційної галузі в умовах глобалізації та узагальнення світового досвіду її розвитку задля формування конкурентоздатної національної авіації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Процеси глобалізації сучасної світової економіки потребують нового рівня

розвитку галузей світового господарства. Саме тому для розбудови відкритої національної економіки слід враховувати динамічні зміни, що відбуваються у світі. Авіаційна галузь промисловості будь-якої технологічно розвиненої держави належить до стратегічних і відіграє значну роль у розвитку економіки країни як в середньостроковій так довгостроковій перспективі.

На початок XXI століття у світі, як основні системоутворюючі, сформувалися дві компанії, що конкурують між собою на ринку магістральних авіалайнерів – компанія Boeing (США) і корпорація Airbus (Великобританія, Франція, Іспанія і Німеччина) фактично розділили цей ринок навпіл [5]. Ринок регіональних літаків знаходиться в руках канадської компанії Bombardier і бразильської Embraer [6]. На даний момент більше 70,0% цього ринку займають авіалайнери, які виробляють три компанії: Bombardier (Канада), Embraer (Бразилія) і ATR (Італія). Розробкою власних середньомагістральних лайнерів займаються Китай і Японія.

Безпосередньо лідируючі позиції у світовому авіабудуванні займають США. Американська компанія Boeing є однією з найбільших світових виробників авіаційної, космічної та військової техніки.

На світовому авіаційному ринку потужні позиції має також канадська компанія Bombardier Aerospace, яка досягла успіху завдяки ефективній маркетинговій стратегії. Ця компанія передбачала розвиток виробництва невеликих регіональних літаків, які не конкурували з європейськими та американськими гігантами, що в свою чергу дозволило отримувати від них іноземні інвестиції. Відповідно до цієї стратегії, відбувалося поглинання незначних за часткою ринку конкурентів. Подібну стратегію обрала й бразильська компанія Embraer, яка є потужним експортером своєї продукції у бразильській економіці.

Галузь літакобудування є також однією з провідних галузей промисловості Німеччини. Авіаційна промисловість в Німеччині сформувалася в трьох потужних географічних центрах країни: Баварія, Берлін-Бранденбург і Гамбург. В галузі літакобудування працює понад півтори сотні фірм, які

виробляють весь спектр комплектуючих деталей і матеріалів, необхідних для створення сучасних літальних апаратів. Німеччина також займає провідне місце в цивільній авіапромисловості, створюючи різноманітні типи повітряних суден - від легких гелікоптерів до далекомагістральних аеробусів. Успіх літаків Airbus нерозривно пов'язаний виробничим ланцюгом від наукових досліджень, розробки, матеріалів, постачальників, виробництва до технічної підтримки систем. Eurocopter, провідний виробник вертольотів у світі, є німецько-французько-іспанським спільним підприємством. Продукцією Eurocopter, користуються підприємства-споживачі світу протягом багатьох років, тобто бренд «європейська якість» реалізується не на словах, а на виробництві.

Провідними компаніями Швеції у галузі літакобудування є Saab, Volvo Aero Corporation, Ericsson Microwave Systems. Крім того, у країні виокремлюють ще декілька висококваліфікованих підприємств-субпідрядників виробництва авіаційної продукції. Ці компанії тісно співпрацюють з державними установами, вищими навчальними закладами та дослідницькими інститутами. Авіабудування країни розвивається переважно у секторі військової та цивільної авіації. Зокрема, слід відмітити, що Saab Aerospace контролює в країні 95% ринку у галузі авіабудування. Стратегічним напрямком розвитку літакобудування країни є розробка нових проектів співпраці з провідними авіапідприємствами світу. З точки зору промислової політики цієї країни важливою є підтримка інновацій та розвиток потенціалу компаній і наукових досліджень у секторі авіабудування. Програми розвитку у секторі авіабудування часто фінансуються за допомогою Рамкової програми ЄС з наукових досліджень та розвитку, тобто 50 % від вартості фінансується ЄС.

Такі країни Західної Європи, як Франція, Німеччина, Італія і Великобританія свої авіабудівні підприємства об'єднали в потужну компанію «Airbus Industry», заводи якої розміщено в Ессені, Франкфурті, Берліні (Німеччина), в Парижі (Франція), Мілані (Італія), Берні (Швейцарія), Лондоні, Единбурзі (Великобританія) [10].

Розвиток літакобудівної промисловос-

ті в Сполучених Штатах Америки покладено на одну з найбільших світових аероко-смічних та оборонних корпорацій «Боїнг». Заснована ця компанія Вільямом Боїнгом у Сіетлі, згодом об'єдналась із Мак Доннел Дуглас. «Боїнг» є найбільшим у світі виробником літаків за кількістю замовлень, поставок, а також за доходами. Досліджуючи правовий аспект регулювання в авіаційній галузі Андреева О. [2] наголошує, що компанія постачає свою продукцію в 145 країн світу; Boeing співпрацює із більш ніж 5 200 постачальниками у 100 країнах; чистий щорічний дохід компанії становить близько \$3 млрд. Заводи компанії розташовані в 67 країнах світу

До складу корпорації «Боїнг» входить п'ять основних компаній: Commercial Airplanes, Shared Services Group, Integrated Defense Systems, Boeing Capital Corporation і Connexion by Boeing. Компанія Shared Services Group (SSG) надає послуги і забезпечує розвиток інфраструктури компанії з тим, щоб основні відділення могли зосередити свої зусилля на розвитку бізнесу. Компанія Phantom Works в основному займається НДДК та тісно співпрацює з відділеннями компаній, з'ясовуючи їх потреби в нових технологіях і надаючи інноваційні економічно ефективні рішення.

Вже більше 40 років компанія «Боїнг» є світовим лідером у галузі цивільного літакобудування. Після злиття з компанією McDonnell Douglas лідерство компанії «Боїнг» зміцнилося за рахунок поповнення модельного ряду літаками Douglas. У даний час компанія випускає моделі – «Боїнг 737», «Боїнг 747», «Боїнг 767», «Боїнг 777» і Boeing Business Jet і веде активну розробку нового літака «Боїнг 787». На даний час у світі експлуатується більше 12 000 цивільних літаків виробництва компанії «Боїнг», що становить приблизно 75,0% всього світового парку. Підрозділ Boeing Commercial Aviation Services надає послуги найвищого рівня з технічної підтримки в цілодобовому режимі, що дає можливість максимально ефективно експлуатувати парк літаків. Даний підрозділ пропонує широкий спектр послуг із проектування, переобладнання літаків, а також послуги в галузі логістики та інформаційної підтримки авіакомпаній, під-

приємств із технічного обслуговування, ремонту та капітального ремонту повітряних судів, що свідчить про диверсифіковану діяльність. Компанія «Боїнг» також забезпечує підготовку екіпажів та фахівців із технічного обслуговування для літаків місткістю від 100 пасажирів.

Із вище зазначеного слідує, що розвиток галузі літакобудування в Сполучених Штатах Америки займає одне з провідних місць розвитку даної галузі в світі. Бездоганно налагоджений виробничий процес компанії «Боїнг» та функціонування дочірніх компаній формує ланцюговий процес, починаючи від виробництва продукції до надання послуг та здійснення фінансових операцій.

Поряд зі Сполученими Штатами Америки одне з провідних місць у галузі літакобудування займає Франція. Однією з найбільших авіабудівних компаній, що виготовляє однойменні пасажирські, вантажні, військово-транспортні літаки, є акціонерне товариство Airbus. У той же час варто відмітити, що Boeing та Airbus є найбільшими виробниками громадянських літаків у світі та водночас глобальними конкурентами один для одного. Важливо підкреслити, що саме Франція була ініціатором міжнародного співробітництва в галузі створення літальних апаратів різного призначення. В даний час всі авіаційно-космічні фірми Франції об'єднані під прапором Асоціації авіаційно-космічної промисловості. Це майже 200 фірм, які займаються розробкою літальних апаратів різного призначення, силових установок, озброєння і бортового обладнання.

На сучасному етапі у Франції в сфері літакобудування основну діяльність здійснюють дві провідні фірми – Airbus і Dassault Aviation. Airbus входить до складу консорціуму Асоціації авіаційно-космічної промисловості на правах акціонерної компанії і протягом багатьох років (поряд із американською фірмою Boeing) є провідним світовим виробником магістральних літаків. Базуючись на дослідження Біляєва В.[5], зазначимо, що на кінець березня 2010 р. фірма продала 9223 літака (6 321 вузькофюзеляжних і 2902 широкофюзеляжних) і відправила на замовлення 5616 авіалайнерів.

На сучасному етапі на заводах фірми Airbus ведеться серійне виробництво сімейства вузькофюзеляжних літаків A320 і широкофюзеляжних лайнерів A330, A340 і A380. Літаки сімейства A320 відносяться до популярних магістральних авіалайнерів, їх щомісячний випуск складає більше 30 машин. Нещодавно Airbus утворила нову збиральну лінію «тристадвадцятих» у Китаї. Поки що там збирають літаки з деталей, які постачають з Європи. В даний час Airbus веде розробку нового далекомагістрального літака A350XWB, розрахованого на перевезення 280-350 пасажирів. Ця машина повинна доповнити парк літаків A330 і A340 на далеких маршрутах. Фірма проектує три варіанти літака з дальністю польоту понад 15 000 км. Відрізнятися літаки будуть розмірами і масами. У 2013 р. в експлуатацію надійшла вихідна модель A350-900XWB, а в 2014 з'явився зменшений варіант A350-900XWB, а в 2015 р. - найбільший, 350-місний A350-1000XWB. Особливе місце в модельному ряду літаків фірми Airbus займає двопалубний 525-місний далекомагістральний літак A380-800, сертифікація якого була завершена в грудні 2006 р. Протягом року ці літаки перевезли більше 700 000 пасажирів на авіалініях, сполучення Сінгапур із Сіднеєм, Лондоном і Токіо, Дубай з Нью-Йорком, Сідней і Мельбурн з Лос-Анджелесом

Французькі підприємства зуміли вийти на міжнародний рівень, знайшовши партнерів та утворивши разом з Іспанією й Німеччиною Європейський аерокосмічний і оборонний концерн, найбільший в Європі та другий за величиною в світі. Європейський аерокосмічний і оборонний концерн – єдиний акціонер розташованої в Тулузі компанії Airbus, яка тільки за перший триместр 2011 року отримала 130 замовлень і виконала 250. Замовлення надходять з усього світу: 32 лайнери Airbus A380 загальною вартістю одинадцять мільярдів доларів для компанії Emirates (ОАЕ), двадцять лайнерів Airbus A320 і п'ять лайнерів A350-900 на суму 2,9 мільярда доларів для бразильської компанії TAM, сто літаків для дубайської DAE capital. Компанію Gulf Air (королівство Бахрейн) також зацікавив Airbus A320, «Аерофлот» (Росія) замовила одинадцять далекомагістральних літаків. [6].

Досліджуючи зарубіжний досвід у галузі літакобудування, не можливо не згадати про стан літакобудівної промисловості Бразилії, що входить до групи країн, які розвиваються. Основною літакобудівною фірмою країни є Embraer, яка випускає комерційні, військові та корпоративні літаки. Є й інші фірми, що випускають вертольоти, навчально-тренувальні літаки, легкі штурмовики та спортивні літаки. На нашу думку, щодо партнерства цікавою є фірма «Ембраер», оскільки вона випускає регіональні літаки, подібні за призначенням до українських Ан-140 та Ан-148. Ця фірма стала найбільшим експортером Бразилії. До того ж, по річній кількості проданих комерційних літаків вона знаходиться на третьому місці в світі. Попереду «Ембраер» тільки гіганти «Боїнг» та «Аеробус», а головний її конкурент - канадська аерокосмічна фірма «Бомбардье» відстала, але запеклу битву не прогала [2]. Так вони і ділять між собою ринок регіональних літаків, приблизно по одній третині світового випуску на кожну. Основні виробничі потужності фірми знаходяться в Сан-Хосе недалеко від Сан-Пауло. Це потужний комплекс із злітно-посадковою смугою завдовжки майже 5 кілометрів. Таку величезну смугу запроєктовано у зв'язку з великим числом нових типів літаків, які проходять випробування. «Ембраер» має ще два заводи в Бразилії, а також представництва й заводи по здійсненню технічного обслуговування літаків у США, Франції, Сінгапурі та Китаї. Крім того, є спільні підприємства в Португалії та Китаї

В цілому, слід зазначити, що боротьба на світовому ринку цивільного авіабудування загострюється. За прогнозами експертів до 2030 року світовий повітряний флот може збільшитись удвічі (з 18 до 37 тис. одиниць). Стратегічним ринком для «Boeing» та «Airbus» є також Східна Азія. За прогнозами фахівців, у найближчі п'ятнадцять років тільки Китай збільшить повітряний флот на п'ять тисяч літаків (частка КНР на світовому авіаринку може зрости з 10% до 17%) [11]. Експерти переконані, що рано чи пізно суперництво Boeing і Airbus завершиться та можуть з'явитися нові потужні гравці. Так, Китайська корпорація комерційних літаків «Comac», заснована

у 2009 році, дуже стрімко розвивається. До 2020 року компанія планує завоювати 10-15% світового ринку. Китай все більше претендує на роль «технологічної супердержави» і вважає створення авіабудівної компанії, яка могла б на рівних конкурувати з західними лідерами державним пріоритетом.

Сучасні тенденції світової економіки відображаються у наявності інтегрованих корпоративних структур. Об'єднання даних підприємств здійснюється на основі консолідації акціонерного капіталу. Укрупнення бізнесу робить його більш впливовим й менш підвладним регулюванню та контролю як зі сторони національних урядів, так і зі сторони міжнародних економічних організацій.

Безперечно тенденції корпоратизації промисловості спостерігаються і в авіаційній. Одним з напрямів підвищення ефективності діяльності в ринковому середовищі є використання потужних інтегрованих структур (ІС), які створюються з кількох успішних організацій і підприємств з метою підвищення конкурентоспроможності продукції. Створення ІС і забезпечення їх успішної діяльності, особливо на перших етапах існування, є складним процесом і залежить від збалансованого урахування низки чинників. Серед них слід відзначити рівень політичної і економічної стабільності системи, в якій функціонуватимуть ІС, їх технічні та фінансові можливості, гнучкість і оперативність системи управління ІС як в процесах позбавлення (чи конверсування) надлишкових виробничих потужностей для забезпечення раціональної діяльності підприємств-учасників ІС, так і при переході на випуск нових видів продукції.

Ретроспективний аналіз розвитку авіаційної галузі у США свідчить, що основні інтеграційні перетворення в цій сфері було проведено у 1992–1997 роках. Основним підґрунтям для цих процесів було зменшення фінансування програм закупівлі військової продукції аерокосмічних фірм (у 1990–1995 роках на ~ 59 %) [10] після завершення «холодної війни»; спад виробництва у високотехнологічному секторі промисловості внаслідок скорочення державних капіталовкладень у розвиток науки і техніки; дії урядів 90-х років, спрямованих

на збалансування федерального бюджету.

Підкреслимо, що метою цих інтеграційних перетворень було досягнення якісно нового стану фірм і компаній, який дозволяв не тільки вижити в нових умовах, але й нарощувати конкурентні можливості за рахунок внутрішньої консолідації фірм і компаній, реалізації ефекту масштабу, синергізму та диверсифікації виробництва. За шість років з понад двадцяти великих компаній було створено чотири потужні ІС – Lockheed Martin, Boeing, Northrop Grumman, Raytheon, – які поділили між собою (за обсягами кінцевої продукції) внутрішній та більшу частку світового аерокосмічного ринку. Зокрема, у 2004 році компанія Lockheed Martin заробила більше \$ 34 млрд. При цьому частка оборонних замовлень становила 95,8 % усіх виконаних контрактів. Дохід компанії Boeing того ж року склав \$30,4 млрд, компанії Northrop Grumman – \$22,1 млрд, Raytheon – \$18,8 млрд при обсягах оборонних замовлень відповідно 58,1 %, 74 % та 93 %. Лише британська корпорація BAE Systems заробила більше ніж Raytheon – \$20,3 млрд при обсязі оборонних замовлень 80 % [2] Таким чином, концентрація ресурсів забезпечила їх успішне функціонування.

Зазначимо, що у Західній Європі структурна перебудова здійснювалася у три етапи. На момент закінчення інтеграційних процесів у авіапромисловості США в Західній Європі завершився перший етап перебудови і структурного удосконалення авіакосмічних галузей: підприємства Великобританії, Німеччини, Іспанії і Італії були інтегровані в єдині національні компанії, відповідно Bae Systems, DASA, KASA, Finmeccanica. У Франції були реструктуризовані і модернізовані три національні компанії Aerospatiale, Martini, Daesault.

На другому етапі відбулося створення міжнародних інтегрованих структур, переважно консорціумів типу Eurofighter, Eurocopter. Головним досягненням стало створення компанії Airbus, до якої з відповідними акціонерними частками увійшли компанії Aerospatiale (37,9 % акцій), DASA (37,9% акцій), Bae Systems (20 % акцій) і KASA (4,2 % акцій). У 2003 році компанія Airbus вийшла на перше місце в світі з ви-

робництва магістральних пасажирських літаків, збільшивши за рік з 44 % до 52 % свою частку на світовому ринку [9].

На третьому етапі Франція на базі трьох національних компаній створила одну – Aerospatiale Matre Daesault, яка за своїми масштабами не поступалася компаніям Німеччини та Великобританії. За рахунок об'єднання технологічних можливостей Aerospatiale Matre Daesault увійшла до першої трійки світових виробників ракет, ракет-носіїв, супутників та гелікоптерів. У 2000 році ця французька компанія об'єдналася з німецькою DASA та іспанською KASA, створивши європейську авіакосмічну компанію EADS, яка стала третьою компанією в світі за щорічним обсягом продажу продукції.

Стосовно України, то на сучасному етапі розвитку України створення ІС рекомендовано в затвердженій Концепції структурної перебудови оборонно-промислового комплексу. Можна назвати щонайменше три чинники принципового характеру, які обумовлюють необхідність їхньої організації в наукоємних високотехнологічних галузях. Умови створення ІС в Україні відрізняються від умов розвинених країн, і це значною мірою формує чинники «проти» успішної інтеграції.

Якщо в США і країнах Заходу однією з основних причин створення ІС було певне звуження внутрішнього і зовнішнього ринків авіакосмічної продукції, то в Україні – майже повна відсутність внутрішнього ринку, занепад галузей і необхідність пошуку шляхів їх виживання в нових умовах.

Американські та західноєвропейські ІС створювалися «злиттям і поглинанням» провідних компаній, кожна з яких мала багаторічний успішний досвід діяльності в ринковому середовищі. Досвід такої діяльності українських виробничих структур – незрівнянно менший.

При створенні ІС авіакосмічні галузі США та країн Заходу орієнтувалися на звужений, але досить потужний ринок оборонної продукції (80-90 % загального обсягу ринку, який складав сотні мільярдів доларів). В Україні обсяг аерокосмічного ринку незрівнянно менший. Поділяємо точку зору Борисенко П. який переконує, що створення

ІС в таких умовах, спираючись лише на віртуальні плани отримання масштабних міжнародних контрактів «потім», може призвести до непередбачуваних негативних наслідків [4].

Західні інтегровані структури створювалися країнами, які входять до одного оборонного союзу – НАТО. Саме цей чинник у багатьох випадках є вирішальним при прийнятті позитивного рішення щодо створення міжнародних ІС. І навіть в цьому випадку обов'язково враховуються національні законодавчо-правові акти щодо обмеження участі компаній цих країн у спільному створенні продукції подвійного або оборонного призначення.

Україна не є членом Альянсу, тому десятки обґрунтованих пропозицій, запропонованих українською стороною Заходу щодо спільного створення наукомісткої високотехнологічної продукції, не мали успіху.

Одним з каталізаторів створення ІС в країнах Західної Європи є переосмислення ролі та місця авіаційної і космічної діяльності в розвитку країни. Наприклад, Радою Міністрів ЄС та Радою Європейського космічного агентства прийнято нову Європейську космічну стратегію, в якій визнано стратегічне значення космічних систем у різних сферах діяльності, починаючи з зовнішньої політики у сфері безпеки, політики у сфері навігації, зв'язку та транспорту і закінчуючи захистом від катастроф і охороною навколишнього середовища. Відповідно до цієї стратегії розроблено програму, яка передбачає збільшення фінансування космічних проектів удвічі.

Висновки. Авіаційна галузь як специфічний сектор економіки має, незалежно від національної чи міжнародної приналежності наступні загальні особливості: складність продукції галузі; довгий життєвий цикл продукції; складна організаційна структура галузі; високий рівень спеціалізації галузевих сегментів; висока капіталомісткість продукції та наукомісткість продукції. Успіх на зовнішньому аерокосмічному ринку мають ті компанії, які заздалегідь сконцентрували свій інтелектуальний, науково-технічний та промисловий потенціал у формі потужних інтегрованих структур (ІС),

спроможних розробляти конкурентоспроможну продукцію.

Розвиток глобальної мережі постачань, виробництва й обслуговування забезпечує виробникам авіаційної техніки не тільки доступ до нових ринків, але і дозволяє уникнути зайвого дублювання, особливо у виробництві агрегатів, вузлів і комплектуючих. Це у свою чергу дозволяє поглиблювати спеціалізацію й удосконалювати виробництво.

Література.

1. Организация экономического сотрудничества и развития рекомендует развивать альтернативную энергетику [Электронный ресурс]. – Электрон. дані. – Режим доступа : www.alterenergy.info/officially/57-notes/805-organization-for-economic-cooperation-and-development-recommends
2. Андреева О. О Зарубіжний досвід правового регулювання літакобудівної промисловості / О. О. Андреева // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. – № 6. – С. 21–24.
3. Ареф'єва О. В. Українське авіабудування: напрями трансформації / О. В. Ареф'єва, І. М. Капаруліна // Інноваційна економіка. – 2013. – № 3. – С. 3–8 [Електронний ресурс]. – Режим доступа : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/inek_2013_3_2.pdf
3. Борисенко П. А. Проблеми реформування та розвитку авіаційної промисловості України / П. А. Борисенко // Економіка та держава. – 2008. – № 8. – С. 61–65.
4. Беляев. В. В. Авиационная промышленность Франции / В. В. Беляев // Аерокосмическое образование. – 2009. – № 3. – С. 8–14.
5. Бернар П. Французская авиационная промышленность – всегда летная погода / П. Бернар [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ambafrance-ru.org>.
6. Геєць В. М. Суспільство, держава, економіка : феноменологія взаємодії та розвитку / В. М. Геєць // НАН України ; Ін-т екон. та прогноз. НАН України. – К. : [б.в.], 2009. – 864 с.
7. Геєць І. О. Оцінка та стратегічні напрями розвитку авіабудування України / І. О. Геєць, Ю. С. Слюсаренко // Стратегія розвитку України. – 2013. – № 1. – С. 47–52.
8. Прокопенкова И. О. Современные тенденции развития международной кооперации в мировой аэрокосмической промышленности: фактор Китая и Индии / И. О. Прокопенкова // Проблемы национальной стратегии. – 2015. – № 2 (11). – С. 122–137.
9. Смітюх Т. В. Місце та роль процесів злиття та поглинання у розвитку авіаційної промисловості [Електронний ресурс] / Т. В. Смітюх. – Режим доступа : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/4671>
10. Огляд авіабудівної галузі України за I півріччя 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступа : http://www.credit-rating.ua/img/st_img/AS/2014/

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ И НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Э. В. Прушковская, д. э. н., профессор, Николаенко М. И., студент, ГВУЗ «Запорожский национальный технический университет»

В статье проанализировано состояние и тенденции развития мировой авиационной отрасли, обобщен опыт развития отрасли ведущих стран мира в условиях глобализации. Определено, что развитие глобальной сети, производства и обслуживания обеспечивает производителей авиационной техники не только новыми рынками сбыта, но и углубляет специализацию и позволяет совершенствовать производство. Обоснована необходимость структурных преобразования и расширения международного торгово-экономического и научно-производственного сотрудничества в национальной авиационной отрасли.

Ключевые слова: авиационная отрасль, авиастроение, интеграционные структуры, промышленность, корпоративные структуры, мировой рынок, инновационное развитие.

SPECIFIC FEATURES OF DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY AT THE INTERNATIONAL AND NATIONAL LEVEL IN GLOBALIZATION CONDITIONS

E. V. Prushkivskaya, D.E., Professor, M. I. Nikolaenko, student, SHEI «Zaporizhzhya National Technical University»

The state and trends of development of the world aviation industry are analyzed, the experience of development of the industry of the leading countries of the world in the conditions of globalization are generalized. It is determined that the development of the global network, production and service provides aviation equipment manufacturers not only with new sales markets, but also deepens specialization and allows to improve production. The necessity of structural transformation and expansion of international trade, economic and scientific-industrial cooperation in the national aviation industry is substantiated.

Keywords: aviation industry, aircraft building, integration structures, industry, corporate structures, world market, innovation development.

Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Пилипенко Ю. І.

Надійшла до редакції 11.11.17.