

ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ ВІДРОДЖЕННЯ ВІТЧИЗНЯНОГО АВІАБУДУВАННЯ НА ПЕРІОД ДО 2030 РОКУ

О. М. Шершаков, завідувач відділу оборонно-промислової та військово-технічної політики центру безпекових досліджень НІСД

В. М. Шемаєв, доктор військових наук, професор, головний консультант відділу оборонно-промислової та військово-технічної політики центру безпекових досліджень НІСД

Проаналізовано актуальні питання стану та розвитку авіаційної промисловості України в сучасних умовах у контексті реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року. Проаналізовано визначені Стратегією пріоритети розвитку авіаційної промисловості, запропоновано їх конкретизацію у планах її реалізації, зокрема: підвищення ефективності роботи авіаційної промисловості шляхом корпоратизації (акціонування) об'єктів державної власності; інтеграція української авіаційної промисловості у світову промисловість шляхом кооперації в реалізації проектів з провідними іноземними фірмами, зокрема з підприємствами держав ЄС і НАТО; впровадження інновацій з технічного переоснащення підприємств галузі на основі нових цифрових технологій та технологій роботизації промисловості; розвиток принципово нових бізнес-процесів з організації виробництва, проектування, проведення наукових досліджень в авіапромисловому комплексі на основі нових технологій; впровадження світових стандартів якості та сертифікації; розширення продуктового ряду з проектування та виробництва авіаційної техніки з урахуванням потреб ринку; зміна маркетингової стратегії просування української авіатехніки на зовнішні ринки з використанням державного протекціонізму.

Запропоновано закріпити уточнені пріоритети та шляхи розвитку авіаційної промисловості у плані заходів щодо реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року.

Висновки і рекомендації

1. Авіаційна промисловість України перебуває в кризовому стані, втрачає конкурентоспроможність на ринках збуту як продукції кінцевого виробництва, так і комплектуючих; відбувається скорочення науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від розвинених країн. Певним технологічним проривом є розробка та виробництво безпілотних летальних апаратів, але ці процеси не набули системного характеру.

2. Основні проблемні питання, що гальмують розвиток авіаційної промисловості України є: відсутність державних замовлень як в рамках ДОЗ, так від авіаційних транспортних компаній на продукцію української авіаційної промисловості; дефіцит фінансових ресурсів на підприємствах авіаційної промисловості в умовах їх залежності більш ніж на 70 % від імпорту сировини та комплектуючих; відомча роз'єднаність розробників, виробників та баз технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки; низький рівень використання потенціалу науково-технічної та виробничої кооперації з міжнародними партнерами, передусім державами – членами НАТО та ЄС; погіршення вікової структури кадрового потенціалу галузі й втрата кваліфікованих фахівців.

3. Значний потенціал авіаційної галузі (*за рівнем розвитку технологій літакобудування Україна належить до 10 найбільш розвинених авіабудівних держав світу*) у впровадженні інновацій та розвитку економіки держави, забезпечення безпеки і оборони країни вимагають уточнення *пріоритетів розвитку авіаційної промисловості*, головними з яких доцільно визначити:

- підвищення ефективності роботи авіаційної промисловості шляхом корпоратизації (акціонування) об'єктів державної власності;
- інтеграцію української авіаційної промисловості у світову промисловість шляхом розвитку кооперації в реалізації проектів з провідними іноземними компаніями, зокрема з держав – членів ЄС і НАТО;
- впровадження інновацій з технічного переоснащення підприємств галузі на основі нових цифрових технологій та технологій роботизації промисловості;
- розвиток принципово нових бізнес-процесів з організації виробництва, проектування, проведення наукових досліджень в авіапромисловому комплексі на основі нових технологій;
- впровадження світових стандартів якості та сертифікації; розширення продуктового ряду з проектування та виробництва авіаційної техніки з урахуванням потреб ринку;
- зміна маркетингової стратегії просування української авіатехніки на зовнішні ринки з використанням інструментів державної підтримки.

4. В межах реалізації пріоритету, пов'язаного з підвищенням ефективності роботи авіаційної промисловості, доцільно створити українську авіаційну компанію для регіональних перевезень пасажирів з використанням літаків вітчизняного виробництва та досвіду функціонування авіаційної компанії вантажних перевезень «Авіалінії Антонова», що спеціалізується на перевезенні габаритних та надважких вантажів.

З огляду на викладене, **рекомендується:**

1. Для підвищення ефективності роботи авіаційної промисловості, корпоратизації (акціонування) об'єктів державної власності:

Міністерству з питань стратегічних галузей промисловості України:

опрацювати питання розроблення нового Плану заходів щодо реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, внесення у разі необхідності відповідних змін до Стратегії з урахуванням оновлених стратегічних напрямів і пріоритетів розвитку авіаційної промисловості;

забезпечити проведення у 2021 році реорганізації авіаційної промисловості України шляхом консолідації активів з використанням всесвітньо відомого бренду «Антонов»;

опрацювати питання щодо налагодження на базі ДП «Антонов» регіональних перевезень з використанням літаків вітчизняного виробництва;

визначити заходи щодо забезпечення рівних умов участі в ДОЗ державних і приватних компаній авіаційної промисловості;

2. Для створення умов щодо забезпечення кооперації в реалізації проектів з провідними іноземними компаніями, зокрема з держав – членів ЄС і НАТО:

Міністерству з питань стратегічних галузей промисловості України спільно з Міністерством закордонних справ України та Державним концерном «Укроборонпром»:

забезпечити розробку та подання до Кабінету Міністрів України законопроектів з питань захисту інвестицій, прав інтелектуальної власності;

опрацювати питання щодо розробки проектів Законів України «Про військово-технічне співробітництво», «Про інвестиції в оборонно-промисловий комплекс України» та «Про офсетні угоди»;

активізувати співробітництво між компаніями авіаційної промисловості України та держав – членів ЄС і НАТО з питань реалізації спільних проектів розробок нової авіаційної техніки на основі інновацій;

3. Для впровадження інновацій з технічного переоснащення підприємств галузі на основі нових цифрових технологій та технологій роботизації промисловості:

Міністерству з питань стратегічних галузей промисловості України спільно з Міністерством цифрової трансформації України та Державним концерном «Укроборонпром» за участю Національної академії наук України забезпечити об'єднання зусиль державного і приватного секторів ОПК України задля розвитку роботизованих систем (БПЛА) в Україні шляхом використання різних форм державно-приватного партнерства як в інтересах посилення оборонного потенціалу України, так і в інтересах зростання експортного потенціалу країни;

4. Для впровадження світових стандартів якості та сертифікації, розширення продуктового ряду з проектування та виробництва авіаційної техніки з урахуванням потреб ринку:

Міністерству з питань стратегічних галузей промисловості України спільно з Державним концерном «Укроборонпром» створити національні лабораторії з сертифікації продукції авіаційної промисловості на відповідність світовим стандартам якості.

Обґрунтування

Авіаційна промисловість України перебуває в кризовому стані, незважаючи на те, що вона володіє повним циклом створення авіаційної техніки і займає провідне місце на світовому ринку в секторах воєнно-транспортної, транспортної та регіональної пасажирської авіації, а в українських компаніях авіаційної промисловості застосовуються ряд високих технології світового рівня.

У зв'язку із зменшенням обсягів виробництва за останні роки авіаційна промисловість Україна втрачає конкурентоздатність на світових ринках. Іноземні компанії українських виробників зі світового ринку.

Авіаційна галузь промисловості України нараховує понад 60 підприємств. Потенціал авіаційної промисловості дає змогу збільшувати обсяги розроблення і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських та транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання, орієнтованого на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостережень, вертольотів та літальних апаратів малої авіації, зокрема безпілотних.

До перспективних розробок галузі сьогодні можна віднести літаки типу Ан-70, Ан-124, Ан-148, Ан-140, Ан-74, Ан-38 та їх модифікації, серійне виробництво двигунів Д-27, Д-18Т четвертої серії, АІ-450, АІ-222-25 тощо. Розроблення і впровадження авіаційної техніки стратегічно важливе не тільки для подальшого розвитку галузі, але й для збереження перспектив розвитку України як сучасної високотехнологічної держави. До авіабудування України виявляють інтерес відповідні світові інвестори і компанії.

Основними проблемами авіаційної промисловості України є:

- відсутність державних замовлень як в рамках ДОЗ, так і від авіаційних транспортних компаній на продукцію української авіаційної промисловості;
- дефіцит фінансових ресурсів, а також залежність більш ніж на 70 % від імпорту сировини та комплектувальних виробів;
- втрата ринків збуту як продукції кінцевого виробництва, так і комплектуючих;
- відсутність серійного виробництва літаків та вертольотів;
- зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від розвинених країн: відбувається занепад конструкторських та технологічних колективів з розробок та проектування літаків, потребують оновлення до 80 % виробничих потужностей, насамперед на заводах із серійним випуском продукції, та заміни технології виробництва на нові;
- відомча та коопераційна роз'єднаність розробників, виробників та баз технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки;
- погіршення вікової структури кадрового потенціалу галузі та втрата кваліфікованих фахівців із-за відсутності серійного виробництва, що загрожує її перспективам.

Для реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р (у розрахованій до 2022 року Стратегії та Плані заходів щодо її реалізації згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 8 липня 2020 р. № 851-р цифру «2022» замінено цифрою «2030», термін дії більшості завдань Плану заходів спливає у 2022 році), доцільно, виходячи з національних інтересів України та пріоритетів розвитку авіаційної промисловості, опрацювати новий План заходів щодо реалізації Стратегії, у якому врахувати такі основні стратегічні напрями розвитку авіаційної промисловості:

- підвищення ефективності авіаційної промисловості шляхом корпоратизації (акціонування) об'єктів державної власності, створення великих компаній, концентрації в них активів із залученням іноземних інвестицій;
- інтеграцію української авіаційної промисловості у світову промисловість шляхом кооперації у реалізації проектів з провідними іноземними компаніями, зокрема держав – членів ЄС і НАТО;
- впровадження інновацій з технічного переоснащення підприємств галузі на основі нових цифрових технологій та технологій роботизації промисловості;
- розвиток принципово нових бізнес-процесів з організації виробництва, проектування, проведення наукових досліджень в авіапромисловому комплексі на основі нових цифрових технологій та технологій роботизації промисловості;
- підвищення рівня підготовки наукових, інженерно-технічних та робітничих кадрів;
- впровадження світових стандартів якості та сертифікації;

- розширення продуктового ряду з проектування та виробництва авіаційної техніки з урахуванням потреб ринку, зокрема створення військово-транспортних літаків і вертольотів нового покоління; навчально-тренувального літака; безпілотних роботизованих літальних апаратів; проектів малої авіації багатофункціонального господарського призначення;
- зміну маркетингової стратегії просування української авіації на зовнішні ринки з використанням інструментів державної підтримки, зокрема забезпечення її постачання за лізингом у рамках військово-технічного співробітництва, кредитування експортних операцій, з використанням офсетних схем тощо.