

# АВИАЦИОННАЯ ОТРАСЛЬ КАК ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ И ИННОВАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

**МАТЮШЕНКО И. Ю.**

*кандидат технических наук*

**КУПРИЯНОВА В. С.**

*соискатель*

**Харьков**

**Е**сли говорить о превращении Украины в высокоразвитую страну по законам и критериям современного, глобального миропорядка, то альтернативы инновационной модели нет. Другое дело, что задача такого перехода оказалась гораздо сложнее, чем это многим представлялось. В стране пока еще сохраняется определенный потенциал инноваций, научно-технических исследований, но зачастую, это достижения прошлого столетия. Оптимизм этот не бесконечен, так как если этот потенциал не получит достаточных импульсов уже сейчас, пройдет немного времени, и он себя исчерпает [1].

Высокотехнологические отрасли машиностроения в Украине (ракетно-космическая, авиастроение, энергомашиностроение и др.) являются, как известно, тем сектором экономики, который определяет конкурентоспособность страны и дает мощный импульс развитию науки. И именно эта сфера в наибольшей мере ощутила на себе влияние экономического кризиса в Украине. Развитие этих отраслей далеко не так динамично, как могло бы быть.

В связи с этим особую актуальность приобретает проблема приоритета высокотехнологических отраслей и производств, которые определили бы лицо инновационной экономики Украины.

Выбор конкретных объектов приоритетного развития основывается, с одной стороны, на выбранной стратегии развития промышленности, а с другой – на объективных показателях состояния и перспективах развития тех или иных ее отраслей [2].

В январе 2003 года Верховная Рада приняла Закон «О приоритетных направлениях инновационной деятельности в Украине» [3], в котором

выделила не два-три, а восемь стратегических приоритетных направлений. Для Украины такое распыление средств недопустимо.

*Целью работы* является обоснование выбора одной из высокотехнологических отраслей промышленности Украины в качестве приоритетной для ее экономики.

Невозможно поднять все отрасли сразу. Поэтому ключом такой стратегии может быть только одно – максимальная концентрация имеющихся ресурсов на двух-трех выбранных направлениях (отраслях), достижение в них самих передовых рубежей современной науки и техники, превращение их в «локомотивы», которые со временем будут «вытаскивать» и другие отрасли экономики [4].

В качестве «первопроходцев» должны быть выбраны высокотехнологические наукоемкие отрасли. Украинская металлургия, дающая свыше 40% валютных поступлений в государственную казну Украины, не является и не может стать «локомотивом» инновационного развития экономики. Она лишь закрепляет сырьевой статус страны, а приносимый этой отраслью доход мог бы стать одним из важнейших источников финансирования тех отраслей экономики, которые могут выполнять эту роль. Способность выбранных отраслей экономики стать «локомотивом» будет определяться, не столько полученной ими прибылью, сколько привлечением этих предприятий в качестве своих смежников, поставщиков комплектующих и т. д. Основным эффектом будет создаваться именно этим подобием «цепной реакции». В свою очередь, продукция этих отраслей должна быть ориентирована на внешний рынок, так как из-за относительно невысокого уровня жизни населения внутренний рынок высокотехнологичной и наукоемкой продукции еще долгие годы будет ограниченным [4].

**О**дной из перспективных отраслей экономики Украины, которая могла бы составить основу зарождающегося 6-го технологического уклада, является авиастроение, в первую очередь его гражданская составляющая. Существующая международная система регулирования авиационной деятельности и постоянно возрастающие требования к гражд-

данской авиационной технике, к ее надежности, экономичности, экологичности инициируют многочисленные нововведения и предшествующие им фундаментальные исследования и прикладные научные разработки [5].

В составе производственных мощностей высокотехнологичного сектора украинской экономики авиационная промышленность (АП) является одной из самых масштабных. Украинская АП способна стать игроком глобального уровня в сегменте военно-транспортной и гражданской авиации. Причем вся она базируется на *инновационном потенциале АНТК им. Антонова*, где велись работы над Ан-70 и уже в постсоветское время созданы Ан-140 и Ан-148. Трудно отрицать, что научно-конструкторская часть АНТК им. Антонова находится сейчас в работоспособном состоянии. Кроме небольшой бюджетной поддержки эта часть обеспечивается коммерческой деятельностью компании «Авиалинии Антонова». Во времена экономического кризиса такая схема внутреннего «финансового донорства» была спасением в качестве временного варианта. Но постоянно держать науку и Hi-Tech на дотации одной небольшой авиакомпании невозможно.

**П**омимо сиюминутных потребностей авиационного рынка существует необходимость с опережением работать на будущее, то есть развивать соответствующие научные направления и разрабатывать высокие технологии. Наиболее активно наука развивается, выполняя две взаимосвязанные задачи: модифицирует и совершенствует удачные проекты, которые уже освоены производством и составляют весомую часть доходов, и разрабатывает перспективные научно-конструкторские проекты, которые демонстрируют всеми миру, в каком направлении идет развитие, что будет продаваться через пять, десять или пятнадцать лет.

Дополнительный импульс развития авиационная наука может получить только тогда, когда в область инноваций будут направлены значительные целевые средства за счет отчислений от продаж авиационной техники. Многие страны для стимулирования развития наиболее значимых отраслей прибегают к госзаказам на их продукцию. Украина, по-видимому, тоже должна использовать этот механизм поддержки. Именно этот механизм работает сейчас в мировой авиационной промышленности.

Существующую ситуацию и перспективы развития гражданского сектора АП Украины в значительной степени определяет состояние рынка авиаперевозок.

По результатам работы за 1-е полугодие 2008 г. темпы роста рынка пассажирских авиа-

перевозок остаются самыми высокими из всех видов транспорта. В этом году пассажирские перевозки осуществляют 36 отечественных авиакомпаний: за полгода выполнено 27,2 тысячи международных и 13,2 тысячи внутренних рейсов. По оперативным данным число пассажиров, которые воспользовались услугами украинских авиаперевозчиков, увеличилось по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 19,3 % и достигло 2,12 млн чел. [6].

**О**днако парк пассажирских самолетов в стране морально и физически устарел. С 2005 года началось массовое списание старой авиационной техники советского производства, в том числе машин Ан-24 и Ан-12, то есть тех машин, благодаря которым весь мир знает марку «Антонов». К 2010 году вместо нескольких тысяч таких машин в авиакомпаниях мира останется всего лишь несколько их сотен. Если украинский авиапром не будет готов восполнить эту убыль, играя по правилам мирового рынка, то страна не сохранит свою рыночную нишу. Ее быстро займут конкуренты – Франция, Италия, Канада, Бразилия. А вернуться Украине будет крайне трудно, поскольку если потребитель покупает самолет, то он приобретает зависимость от поставщика минимум на 30 – 35 лет.

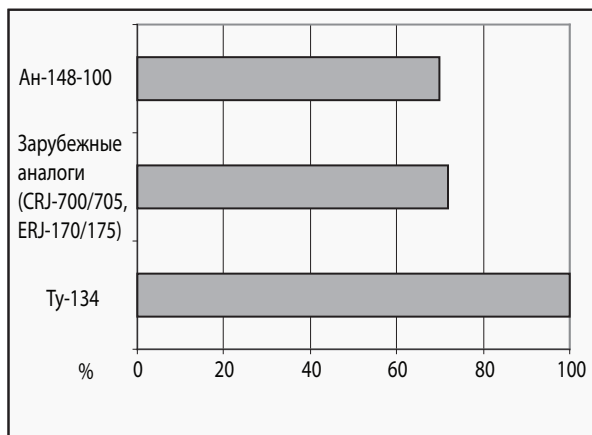
Техническая возможность модернизировать Ан-24 существует, этим занимается АНТК им. Антонова, но срок службы данного самолета заканчивается, а эксплуатационные затраты на его содержание с каждым годом увеличиваются. Украинские авиастроители сегодня предлагают три последних разработки авиационной техники: Ан-74, Ан-140 и Ан-148, однако у них отсутствуют оборотные средства на подготовку производства и техническое переоснащение. В это же время отечественные авиакомпании испытывают огромный дефицит в современных самолетах и восполняют его за счет приобретения, в основном, старых импортных машин.

Согласно экспертным оценкам, Ан-148 на 25-30% превосходит по экономичности и техническим характеристикам эксплуатируемые в настоящее время самолеты аналогичного класса (рис. 1, рис. 2) и минимум на четверть дешевле своих конкурентов [7].

*Проект Ан-148 был очень необходим потому, что показал: украинская авиационная промышленность имеет перспективы и очень неплохие.*

Чтобы этот успех не стал единичным случаем, а украинские самолеты ежегодно покупали не десятками, как сейчас, а сотнями, необходима стратегия развития такая, когда разработчик, производитель и продавец самолетов в

одном лице будут гибко и динамично работать под одним брэндом. В этом случае украинский авиапром может рассчитывать на значительную прибавку к контрактному портфелю. Покупатели ждут ответственности за продукт в целом: от идей до производства, от предоставления всех пакетов по техническому обслуживанию и ресурсам до утилизации. Эта задача в принципе не решаема отдельными предприятиями. Оптимальная конструкция авиапрома давно разработана мировым опытом. Все, что необходимо правительству, – определить первоочередные задачи и последовательно двигаться к намеченной цели [8, 9].



Источник: АНТК им. Антонова

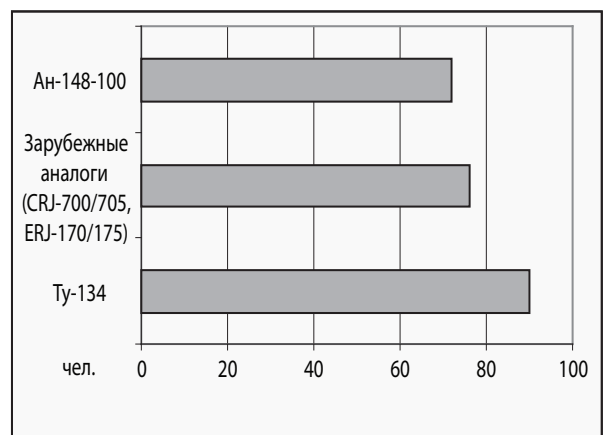
**Рис. 1. Индекс расходов по эксплуатации Ан-148 и некоторых зарубежных региональных самолетов**

Уже появляются прогнозы отечественных и зарубежных специалистов, предсказывающих утрату нами авиастроения. И если мы хотим не только спасти отечественное авиастроение, но и использовать его потенциал как рычаг перевода экономики Украины на инновационную модель развития, отрасль должна получить столько ресурсов (в первую очередь – финансовых), сколько реально способна их освоить. Будет это достигаться рыночными механизмами, прямым бюджетным финансированием или их сочетанием – отдельная проблема [4].

Таким образом, на основании проведенного выше анализа можно сделать вывод о том, что Украина все еще является авиационной державой и государству необходимо в ближайшие сроки рассмотреть возможность максимальной финансовой поддержки всего цикла авиационного производства и продвижения продукции этой отрасли на внутренние и мировые рынки. ■

## ЛИТЕРАТУРА

1. Приоритеты и инструменты инновационного развития Украины: Материалы «круглого стола». Электронная версия: [www.niss.gov.ua](http://www.niss.gov.ua).
2. Андросова О. Ф., Череп А. В. Трансфер технологий как инструмент реализации инновационной деятельности. Монография. – К.: Кондор, 2007. – С. 254.
3. Закон України від 16 січня 2003. «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» // Відомості Верховної Ради. – 2003. – № 13.
4. Поступной А. Н. Инновационная модель – возможна ли она в Украине? // Университеты: Харьков. – 2003. – № 2.



Источник: АНТК им. Антонова

**Рис. 2. Безубыточная коммерческая нагрузка Ан-148 и некоторых зарубежных региональных самолетов**

5. Высокотехнологический сектор промышленности России: состояние, тенденции, механизмы инновационного развития / М. А. Бедиков, И. Э. Фролов; Центр. экон.-мат. ин-т РАН. – М.: Наука, 2007.
6. Официальный сайт Госкомстат Украины. [ukrstat.gov.ua](http://ukrstat.gov.ua).
7. Официальный сайт АНТК им. О. К. Антонова // [www.antonov.com](http://www.antonov.com).
8. Должны взлететь». Авиастроение // Эксперт. – 2007. – № 9(107) 05 марта.
9. «Запрет на взлет». Авиация // Эксперт. – 2008. – № 14(1159) 07 апреля.