

*Ковальчук С.**

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАКОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Авіакосмічна галузь є однією з найважливіших галузей світової економіки, оскільки передбачає залучення новітніх технологій, наукових розробок, забезпечує конкурентоспроможність економіки та підвищує авторитет країни на міжнародному рівні. В світі існує лише декілька країн, які мають повноцінну розвинену авіакосмічну галузь. Україна є однією з цих країн.

Мета нашої доповіді звернути особливу увагу рівень на розвитку авіакосмічної галузі в Україні. Дати ґрунтовний аналіз стану галузі в цілому. Оцінити перспективи подальшого розвитку авіакосмічної промисловості в Україні.

Авіаційна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України. Вона нараховує 39 підприємств різних форм власності, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробовувати, серійно виготовляти літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати, проводити науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки. На теперішній час в авіаційній промисловості працює понад 90 тис. чоловік.

За роки незалежності в Україні створено 5 нових типів літаків (Ан-140, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т, Ан-148) та авіаційних двигунів (Д-436, АІ-450, АІ-222), модернізовано 12 типів літаків, сертифіковано згідно з міжнародними нормами 16 типів літаків, отримано 62 сертифікати типу за шумом та екологією, побудовано 195 нових та модернізованих літаків. І всі вони викликають інтерес у світових лідерів літакобудування, а останнім часом і серйозну стурбованість наших конкурентів в інших країнах.

Оцінюючи науково-технічний потенціал галузі, слід зазначити, що рівень розробок транспортних літаків, двигунів різного класу, агрегатів для гідравлічних та паливних систем, бортового радіоелектронного обладнання, зразків авіаційного озброєння, в основному відповідає світовому рівню і може бути використаний як підстава для інтеграції із закордонними виробниками авіаційної техніки. Але водночас виробнича база авіаційних заводів на сьогодні не відповідає сучасним вимогам. Саме тому урядом у 2010 році на державну підтримку літакобудування було спрямовано 200 млн. грн. В 2011 році на розвиток буде виділено 500 млн. грн. Для порівняння на розвиток вугільної галузі України передбачено близько 9 млрд. грн.

Одним з перших кроків, спрямованих на розвиток космічної галузі України, стало створення в 1992 році Національного космічного агентства. До сфери його управління увійшло понад 40 конструкторських бюро, промислових підприємств, військових частин, наукових установ та організацій, які безпосередньо займалися космічною діяльністю.

Провідними представниками вітчизняної космічної галузі є добре відомі далеко за межами України державне підприємство «Виробниче об'єднання «Південний машинобу-

* студент 4 курсу спеціальності «Міжнародні економічні відносини» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: доц. Безнощенко М.В.

дівний завод ім. О. М. Макарова», державне підприємство «Конструкторське бюро «Південне» ім. М. К. Янгеля», державні підприємства «Науково-виробниче об'єднання «Павлоградський хімічний завод», «Завод «Арсенал», казенне підприємство «Центральне конструкторське бюро «Арсенал», державне науково-виробниче підприємство «Об'єднання «Комунар».

Науковими організаціями та підприємствами НКАУ розроблені та виготовляються ракети-носії «Циклон», «Зеніт», «Дніпро».

Створення ж екологічно чистого ракетно-космічного комплексу «Зеніт», який характеризується високою надійністю, повною автоматизацією підготовки та пуску ракети-носія, високою точністю виведення космічних апаратів на орбіту, стало досягненням світового рівня.

Крім того, Україна дуже активно задіяна в Міжнародному комерційному космічному проекті «Морський старт». У ньому разом із такими світовими лідерами авіакосмічної галузі, як американська компанія «Боїнг», норвезька «Кварнер» та російська «Енергія» беруть участь одразу два українських підприємства. Це виробниче об'єднання «Південний машинобудівний завод ім. О. М. Макарова» та державне підприємство «Конструкторське бюро «Південне» ім. М. К. Янгеля». Для цього проекту зусиллями українських ракетобудівників була розроблена ракета-носіє «Зеніт-3SL», яка успішно використовується для запуску космічних об'єктів провідних корпорацій світу.

Проаналізувавши перспективи міжнародного співробітництва України, ми дійшли до висновку, що з огляду на останні заяви керівних кіл України та Росії можна зробити наступне твердження: скоріше за все, Російська Федерація стане головним стратегічним партнером у авіаційній сфері. Головним кроком буде поглинання українських активів російською стороною, зокрема контрольного пакету акцій АНТК «Антонов». Зараз проходить підготовчий процес, підписання угоди заплановано на 16 жовтня 2011 року.

Російські компанії виявили бажання купити 55 літаків Ан-148. Орієнтовна вартість літака - до \$20 млн. 17 авіаліній Росії та України заявили про свої наміри придбати близько 100 літаків Ан-148. В даний час підписані контракти на поставку 41 літака Ан-148 з авіалініями «Крас-Ейр», «Пулково», SCAT, «Беркут» та ін. «Авіант» будує літаки Ан-148 для казахських авіаліній SCAT, які стануть першими експлуатантами літаків цього типу. У виробництві знаходяться 7 літаків.

Ряд вигідних проектів співробітництва існує і з Індією. По-перше, «Антонов» має намір запропонувати індійським партнерам співпрацювати за програмою створення нових пасажирських і транспортних літаків на основі сімейства реактивних лайнерів нового покоління Ан-148/-158/-168. По-друге, після виставки DEFEXPO'2010, яка відбулася у Делі в лютому 2010 р., українці запропонували індійським авіабудівникам НВЕ та НАІ спільно виробляти продемонстрований на виставці Ан-74, який міг би знайти найширше застосування в Індії, виконуючи завдання цивільних відомств, ВМФ, Берегової Охорони і ВПС.

Окреме слово слід сказати і про співробітництво України з арабськими країнами. Саме ринки країн Близького Сходу та Північної Африки визначені базовими для просування регіонального турбогвинтового Ан-140. Виробники роблять ставку і на поновлення близькосхідних парків транспортних літаків, пропонуючи ринку транспортну модифікацію літака Ан-74, а саме Ан-74ТК-200. Адже Близький Схід та Північна Африка завжди були традиційними регіонами, де відбувалася експлуатація українських транспортних літаків. Найбільш активною арабською країною є ОАЕ. Від Міноборони ОАЕ до «Авіанта» надійшла пропозиція про відкриття ремонтної бази в Дубаї. Зі своєї сторони, ОАЕ обіцяють надати необхідну площу, місця для стоянки повітряних судів. Наявність бази надасть

можливість надавати сервісні послуги з технічного обслуговування та ремонту літаків марки «Ан», що експлуатуються майже по всіх країнах Африки, Азії та Близького Сходу. На початку 2008 р. у м. Шарджа було відкрито представництво «Мотор-Січ», що дозволило налагодити сервісне обслуговування вітчизняних авіадвигунів, які використовуються в регіоні.

Висновок

Авіаційна та космічна галузі мають можливість забезпечити зростання потенціалу виробництва складної наукомісткої високотехнологічної продукції в рамках міжнародного співробітництва, спираючись на власний науково-технічний, виробничий і кадровий потенціал. Вони були і багато в чому залишаються важливим національним надбанням, яке Україна зберегла та певним чином розвинула.

На нашу думку, з огляду на Євро-2012 українським авіабудівникам слід замислитися над цією нагодою зарекомендувати себе та укласти вигідні контракти. Наприклад проект малобюджетних літаків регіонального характеру, в чому зараз є потреба в українців, а Євро-2012 могло б надати цьому проекту потужний поштовх на старті.

А підприємствам космічної галузі слід втримати статус України як однієї з провідних космічних держав світу, а також зайнятися розробкою міжнародних проектів запуску власних космічних апаратів, не обмежуючись лише професійним наданням пускових послуг. Особливі перспективи відкриваються саме зараз коли США відмовились від програми «Шатл» і за заявою голови НАСА до 2015 року будуть використовувати кораблі і ракетно-носії інших країн.

Важливою проблемою залишається фінансування, адже у 2002-2007 рр. Програма розвитку фінансувалась лише на 19,8%, що спричинило відставання галузі від світового рівня у науково-дослідній, проектній та виробничій сферах.

Варто розробити нову довгострокову Стратегію розвитку вітчизняної авіаційної промисловості та цивільної авіаційної техніки на період до 2020 р., оскільки більшість міжнародних проектів за участю України зазвичай орієнтовані на довгострокову перспективу.

Беручи до уваги той факт, що відбудеться поглинання «Антонов», перспективи подальшого розвитку галузі можуть погіршитись. Решта виробників на зможуть забезпечити належний рівень виробництва, або повний виробничий цикл. Тому варто зауважити, що об'єднання з російськими партнерами може призвести до втрати контролю над галуззю.