

Сухоруков А. І., д. е. н., проф., Національний інститут проблем міжнародної безпеки
Белашов Є. В., Національний інститут проблем міжнародної безпеки

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Gaining membership in the WTO creates additional risks for the Ukrainian high-tech industries. The percentage of high-tech goods exports from Ukraine in 2006 was only 1,2%, while imports more than quadrupled that figure (this disproportion remained in 2007 as well). The Russian Federation is still the biggest consumer of Ukrainian high-tech goods of the machine-building and instrument-making industries (53,0% of their total exports in 2006). Innovation security indicators values for Ukraine do not meet their border levels, so increasing Ukrainian presence on the high-tech markets requires serious and purposeful actions.

Вступ до СОТ створює додаткові ризики для високотехнологічних підприємств України. Частка високотехнологічної продукції у товарному експорті країни становила у 2006р. лише 1,2%, обсяги імпорту цієї продукції в 4 рази перевищували експорт (ця диспропорція зберігалася і в 2007 році). Ринок Росії поки що є найбільшим ринком збуту високотехнологічних товарів машино- та приладобудівної промисловості (53,0% їх експорту у 2006 р.). Показники інноваційної безпеки України не відповідають граничному рівню¹, тому збільшення присутності України на високотехнологічних ринках вимагає серйозних і цілеспрямованих зусиль.

Проблеми розвитку високотехнологічних підприємств України можна наочно побачити на прикладі авіабудування. Угода про торгівлю цивільною авіатехнікою, яку Україна зобов'язалась підписати в 2010 р., може потягти за собою ліквідацію ввізного мита на повітряні судна (крім військових), авіадвигуни та авіаційні тренажери. Умови цієї угоди обмежують

¹ Сухоруков А. Економічна безпека України в умовах сучасних геоекономічних змін // Стратегічна панорама .-2007.-№2.- С. 35.

пряму державну підтримку авіабудуванню. Водночас, тривалий лаг окупності інвестицій у авіабудування вимагає бюджетного фінансування розробок і закупівель літаків, підготовки виробництва і сертифікації літаків, передачі прав держави на результати НДДКР, отримані при виконанні держзамовлень.

Консолідація українських авіабудівних структур² здійснена на основі досвіду Росії, при цьому не враховані ті обставини, що, на відміну від РФ, в Україні відсутній повний цикл виробництва літаків. Не враховано й досвід розвинутих країн, який свідчить про переважне використання приватної форми власності. При цьому, у розвинутих країнах забезпечується висока концентрація виробництва через злиття і поглинання компаній за принципом вертикальної інтеграції.

Основними проблемами авіабудівної галузі України, що провокують загрози національній і, зокрема, економічній безпеці держави є наступні:

- низький рівень завантаження підприємств галузі;
- зростання світових цін на титан;
- залежність від постачання російських комплектуючих;
- значна заборгованість окремих підприємств авіабудівної галузі;
- відсутність внутрішнього ринку збуту нових вітчизняних літаків;
- незадовільний рівень кооперації з іноземними партнерами (за винятком кооперації з підприємствами Російської Федерації);
- повільне просування авіаційного обладнання та нових літаків на світові ринки, особливо в умовах появи аналогічних літаків у конкурентів;
- штучне зниження іміджу українських літаків, пов'язане з їх аваріями, насамперед, через недотриманням технічних умов експлуатації.

2 АНТК ім. О. К. Антонова, Київський завод "Авіант", завод № 410, Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, НДІ "Буран", Харківське агрегатне КБ, Харківський машинобудівний завод "ФЕД", Запорізьке машинобудівне КБ "Прогрес" ім. О. Г. Івченка, підприємство "Новатор", підприємство "Радіовимірвач".

Низький рівень завантаження виробничих потужностей не дозволяє поповнити обігові кошти, фінансувати створення додаткових модифікацій літаків, підвищити рівень реклами можливостей України у цій сфері, розширити та модернізувати виробничу базу.

В умовах зростаючого світового попиту на титан, якій є надзвичайно важливим авіаційним матеріалом, весь титан, що виробляється в Україні, може бути експортовано і вітчизняна авіаційна промисловість буде змушена імпортувати цей метал за значно більшою ціною, що негативно скажеться на кінцевої вартості українських літаків. Необхідно забезпечити вітчизняного авіабудівника титаном українського виробництва у достатньої кількості.

Суттєвою проблемою українського авіабудування є критична залежність від російських комплектуючих. Наприклад, Ан-70 на 80% складається з російських комплектуючих³. Частка російських деталей в Ан-140 становить 30%⁴. Літак Ан-148, з яким Україна прагне захопити світовий ринок ближньоміагістральних літаків, тільки на 40% забезпечується українськими комплектуючими⁵. До того ж РФ активно розробляє аналог Ан-148 – Russian Regional Jet, також відомий як SuperJet. Коли він пройде відповідну сертифікацію та почнеться його виробництво, російська сторона може підвищити ціни на комплектуючі для України, що зробить Ан-148 дорожчим за російський аналог. Задля уникнення такого розвитку подій необхідно реалізувати імпортозаміщуючі заходи, та створити модифікації літаків з використанням деталей інших постачальників.

*Особливої уваги заслуговує заборгованість окремих підприємств галузі*⁶, що ставить під сумнів можливість укладання нових контрактів. Такий стан знижує експортний потенціал галузі, зіпсує імідж вітчизняного виробника, створює реальні умови для проведення рейдерських атак.

Внутрішній ринок збуту нових вітчизняних літаків надто вузький, зокрема у порівнянні з російським. Перевагою східного сусіда є те, що

³ <http://izvestia.com/russia/article26365/>

⁴ <http://www.nkau.gov.ua/gateway/news.nsf/NewsALLR/C52389A1C040B4F9C3256C8D004F6AD4!open>

⁵ <http://www.aviaport.ru/digest/2005/05/14/91008.html>

⁶ <http://news.mediaport.info/economy/2007/40168.shtml>

завдяки високому рівню впливу політичного керівництва держави на великий бізнес, авіаперевізники під тиском уряду купують російські літаки, крім того військові контракти у РФ часто-густо дозволяють стимулювати й виробництво цивільної продукції в галузі авіабудування.

Незадовільний рівень кооперації з іноземними партнерами, за винятком Росії, ілюструється низьким рівнем експорту вітчизняної авіабудівної продукції. Торгівельні та виробничі зв'язки з іноземними партнерами розвиваються повільно. РФ, наприклад, спільно з Китаєм проектує Asian Regional Jet (ARJ) – прямиї аналог Ан-148. Іркутський авіабудівний завод виробляє комплектуючі для літаків Airbus A320⁷, авіаційний завод “Сокол” постачає елементи фюзеляжу A320⁸, концерн Liebherr та ВАТ “Гидромаш” планують створити спільне підприємство для виробництва шасі для літаків⁹. Україна не має подібних вагомих прикладів співробітництва з іншими країнами, крім РФ.

Звичайно, що основним торговельним партнером України у торгівлі авіаційними товарами є РФ. Особливо це стосується двигунів – ВАТ “Мотор-Січ” є монопольним виробником багатьох двигунів для гелікоптерів Ми та Ка. Експорт українським літаків є одиничним, що погіршує їх конкурентоспроможність через відсутність переваг крупносерійного виробництва. Значною статтею експорту авіаційних товарів є запчастини до літаків марки АН, що пов'язано зі старінням світового парку цих літаків. Однак, після списання таких машин у близькій перспективі експорт запчастин може зрости.

Штучний негативний імідж українських літаків на світовій арені утворюється після аварії літаків, як правило через порушення норм та правил експлуатації. Тільки у 2007 р. в Демократичній Республіці Конго (ДРК) зазнали аварії Ан-12¹⁰, Ан-32¹¹, Ан-26¹². Штучно організована аварія одного,

7 <http://componov.ru/1392.html>

8 <http://n-t.ru/tp/ts/ab.htm>

9 <http://www.nta-nn.ru/news/item/?ID=105640>

10 <http://www.delo.ua/news/after/accidents/info-48885.html>

11 http://www.ng.ru/world/2007-10-05/100_an26.html

12 <http://www.regnum.ru/news/fd-abroad/belarus/accidents/894771.html>

чи декількох нових літаків здатна нанести суттєву шкоду експортному потенціалу вітчизняних підприємств.

Шляхи підвищення ефективності вітчизняного авіабудування слід шукати у площині ринкових перетворень і використання можливостей, які надає вступ України до СОТ.

По-перше, доцільно утворити державну лізингову компанію, метою діяльності якої буде закупівля нових українських літаків у вітчизняного виробника і передача їх у довгострокову оренду приватним компаніям. Затвердити державній лізинговій компанії бюджетне фінансування протягом трьох-чотирьох років. Отримані компанією прибутки повинні залишатися в її розпорядженні, що має забезпечити їй набуття фінансової самостійності для генерування наступних замовлень на виробництво літаків вже за рахунок власних, кредитних і залучених під власну відповідальність фінансових ресурсів.

Іншим шляхом підвищення ефективності діяльності авіаційних компаній України є кооперування їх із світовими авіабудівними компаніями при збереженні науково-технічної і виробничої спеціалізації. Це дозволить отримати доступ до світових ринків авіабудівної продукції, наростити випуск літаків та утворити нові робочі місця. Вступ України до СОТ дозволить збільшити продажі авіабудівної продукції за рахунок продаж до тих країн-членів СОТ, що розвиваються. Це буде можливо через низьку ціну вітчизняних літаків та авіакомпонентів у порівнянні з їх зарубіжними аналогами.

Крім того, слід включити до договорів з видобувними та іншими компаніями при наданні їм прав концесії і ліцензій вимогу щодо пріоритетного постачання українського титану вітчизняній авіаційній галузі, а також прийняти заходи щодо імпортозаміщення комплектуючих. Суттєвого ефекту можна досягти через посилення участі на світових виставках, форумах та авіасалонах, особливо на виставці World Expo 2010.

Особливої уваги заслуговує можливість реалізації потенціалу

авіаційної галузі України через аутсорсинг з метою отримання нових замовлення, встановлення нових коопераційних зв'язків і завоювання нових ринків збуту. За останні роки у галузі дещо збільшилися вартісні показники виробництва (у 2006 р. вартісні обсяги виробництва зросли на 12% проти 2005 р. і становили 4,6 млрд. грн.¹³). Проте суттєвого збільшення фізичних обсягів виробництва не відбулося і значна частина виробничих потужностей як і раніше простоює, експортний потенціал галузі у повну міру незадіяний.

Взагалі, зовнішня торгівля продукцією української авіакосмічної промисловості досить невелика за обсягами (експорт у 2006 р. становив 239 млн. дол. США, імпорт 49 млн. дол. США, а частка продукції цієї галузі промисловості у загальному обсязі експорту машинобудівної продукції становила лише 4,3%¹⁴).

Таким чином, отримання українською авіаційною промисловістю аутсорсингових контрактів може призвести до більш ефективного використання її виробничих потужностей і експортного потенціалу, дозволить вийти на нові ринки збуту, отримати вкрай необхідні оборотні кошти та зміцнити своє фінансово-економічне становище. Крім того, це дозволить отримати додаткові надходження у бюджет держави за рахунок оподаткування прибутків підприємств від виконання європейських замовлень.

Додатково отримані кошти можуть бути у централізованому порядку спрямовані на створення державної лізингової компанії і надання нею послуг щодо лізингу нових українських літаків на замовлення внутрішніх і зовнішніх лізингоотримувачів. Утворення спеціалізованої лізингової компанії у свою чергу створює умови для збільшення виробництва нових українських літаків та ефективного вирішення проблеми завантаження потужностей національної авіаційної галузі. Така практика вже застосовується у Російській Федерації та багатьох західних країнах. Наприклад, у 2007 р. ірландська лізингова компанія AWAS придбала у

13 <http://www.rbc.ua/ukr/newsline/2007/01/25/165923.shtml>

14 Зовнішня торгівля України товарами у 2006 році. Статистичний збірник. Том 3. 2007.

корпорації EADS 75 літаки Airbus для передання у лізинг, обсяг контракту становив 6,9 млрд. дол. США.

На умови виробництва у євросоні сьогодні впливає тривале зростання курсу євро до долару США, внаслідок чого багато підприємств, які мають виробничі потужності у євросоні, потерпають від штучних збитків. Особливо це стосується підприємств європейської авіабудівної галузі, які, через наукоємний характер галузі і необхідність використання висококваліфікованої робочої сили, традиційно виробляють свою продукцію у Європі. Значна частина контрактів, за якими реалізується така продукція, передбачає розрахунки у доларах США. Отже, європейські авіабудівники змушені виробляти продукцію в умовах постійного підвищення її собівартості. Водночас продаж готової продукції, агрегатів і запчастин здійснюється переважно у валюті, яка другий рік стає дешевшою.

Засобом уникнення таких збитків є переміщення виробничих потужностей авіабудування за кордон, так як це вже зробили європейські виробники автомобілів. Для цього необхідно, щоб обрана країна відповідала наступним критеріям: прийнятна ціна висококваліфікованої праці та використання країною доларів США у зовнішньоторговельних розрахунках.

Наприкінці 2007 р. керівники EADS (частиною якої є Airbus) та Dassault незалежно один від одного зробили заяви щодо можливого переносу частини виробничих потужностей з ЄС через фінансові втрати, які зазнають зазначені компанії від зростання курсу євро відносно долара США. Остаточна збірка літаків лишатиметься у Європі, водночас, Airbus вивчає можливість аутсорсингу за процесами виготовлення частин крил та фюзеляжу. Dassault готовий перенести всі виробничі потужності, залишивши в Європі лише високотехнологічне виробництво та кінцеву збірку літаків.¹⁵

Україна цілком підпадає під критерії країни, яка може отримати замовлення на засадах аутсорсингу від європейських авіабудівних компаній і таким чином скористатися сприятливою ринковою кон'юнктурою.

¹⁵ Airbus, Dassault plan relocation to counter euro rise. Jane's Defence Weekly. 2007. №44. стор. 18

Національна валюта України прив'язана до долара США, валютні резерви, переважно, зберігаються у доларах, в країні існує надлишок кваліфікованої робочої сили. Національний авіабудівник України державний авіабудівний концерн "Авіація України" має недовантажені потужності і необхідні кваліфіковані кадри для збірки та ремонту літаків. Також, в країні існує система підготовки кадрів для авіабудівної галузі, яка може задовольнити попит на фахівців у сфері літакобудування.

Додатковим фактором підвищення інвестиційної привабливості України для авіабудівних корпорацій Європи в умовах зростаючого курсу євро є близькість до кордонів Євросоюзу, що дозволяє мінімізувати транспортні витрати.

У разі подальшого зниження курсу долара відносно євро можлива ситуація коли європейські авіабудівники будуть змушені перенести до інших країн і кінцеву збірку літаків. Таким чином, існує нагальна необхідність інформувати відповідні європейські авіабудівні корпорації, не обмежуючись зазначеними вище Airbus та Dassault, про виробничі, інвестиційні та зовнішньоторговельні можливості України в сфері авіабудування.

Отже, підприємствам авіабудівної галузі України доцільно розробити перелік продукції та послуг, які вони здатні виробляти і надавати, і посилити контакти з європейськими авіаційними компаніями з метою інформування потенційних замовників з умовами виробництва продукції і надання послуг на засадах аутсорсингу.

В цілому для вирішення проблем розвитку високотехнологічних підприємств України необхідно:

- підготувати рамковий закон (концепцію) про механізми та принципи державної підтримки високотехнологічних галузей економіки, узгоджений з вимогами СОТ щодо недопущення несумлінної конкуренції;
- використовувати не заборонені угодами СОТ можливості державної допомоги високотехнологічним галузям і підприємствам,

розробити заходи щодо забезпечення в умовах членства в СОТ преференційного режиму для імпорту комплектуючих, матеріалів, обладнання та технологій, що підтримують національне високотехнологічне виробництво;

- опрацювати практику країн-членів СОТ щодо застосування наступних заходів нетарифного характеру: державні закупівлі; державне фінансування НДДКР; державне фінансування програм виробництва технічно складної продукції військового і подвійного призначення; створення привабливих умов для залучення іноземних інвестицій у розбудову науково-технічної, інноваційної та інформаційної інфраструктури; поширення практики офсетних угод, які дозволяють зміцнити міжнародну науково-технічну та виробничу кооперацію.