

УДК 339.564

**Гуріна Г.С.**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту  
зовнішньоекономічної діяльності підприємств  
Національного авіаційного університету

**Gurina Ganna**

PhD in Economics, Associate Professor  
National Aviation University

## **МОЖЛИВОСТІ ТА ПЕРЕШКОДИ ІНТЕГРАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ НОРМ І СТАНДАРТИВ**

## **POSSIBILITIES AND PROBLEMS OF INTEGRATION OF THE AVIATION COMPLEX OF UKRAINE TO THE EUROPEAN STANDARDS AND NORMS**

*У статті проаналізовано авіаційну транспортну стратегію України, яка визначає пріоритетні напрями розвитку авіаційної галузі на період до 2030 р. Охарактеризовано складники сприяння формуванню ефективного механізму державно-приватного партнерства у сфері управління об'єктами авіатранспортної інфраструктури з метою їх приведення до норм і стандартів Європи. Для вирішення та мінімізації перешкод запропоновано реалізувати заходи державної політики, які дадуть змогу прискорити інтеграцію вітчизняного транспортного сектору до європейської системи, підвищити його конкурентоспроможність та здатність ефективно обслуговувати потреби національної економіки. Для успішної діяльності підприємств авіаційного комплексу необхідно мати чітке розуміння перспектив виходу на зовнішній ринок. Слід також зазначити, що стратегічне планування й управління можливі лише за умови економічної стабільності, оскільки з посиленням економічної невизначеності прогнози розвитку економічного середовища втрачають надійність. Представлені результати дослідження мають як загальнотеоретичне, так і практичне значення для підприємств авіаційної галузі, що виявляються в розроблених пропозиціях і рекомендаціях функціонування та розвитку авіаційного комплексу України за сучасних економічних та політичних умов.*

**Ключові слова:** авіаційний комплекс, експортний потенціал, інтеграція, співпраця, державна підтримка.

*В статье проанализирована авиационная транспортная стратегия Украины, которая определяет приоритетные направления развития авиационной отрасли на период до 2030 г. Охарактеризованы составляющие содействию формирования эффективного механизма государственно-частного партнерства в сфере управления объектами авиатранспортной инфраструктуры с целью их приведения к нормам и стандартам Европы. Для решения и минимизации помех предложено реализовать меры государственной политики, которые позволят ускорить интеграцию отечественного транспортного сектора в европейскую систему, повысит его конкурентоспособность и способность эффективно обслуживать потребности национальной экономики. Для успешной деятельности предприятий авиационного комплекса необходимо иметь четкое понимание перспектив выхода на внешний рынок. Следует также отметить, что стратегическое планирование и управление возможны только при условии экономической стабильности, поскольку с усилением экономической неопределенности прогнозы развития экономической среды теряют надежность. Представленные результаты исследования имеют как общетеоретическое,*

*так и практическое значение для предприятий авиационной отрасли, которые отображаются в разработанных предложениях и рекомендациях по функционированию и развитию авиационного комплекса Украины в современных экономических и политических условиях.*

**Ключевые слова:** *авиационный комплекс, экспортный потенциал, интеграция, сотрудничество, государственная поддержка.*

*The article analyzes the air transport strategy of Ukraine, which defines priority directions of aviation industry development for the period up to 2030. Characterized components of facilitating the formation of an effective mechanism of public-private partnership in the field of management of objects of air transport infrastructure in order to bring them to the norms and standards of Europe. To resolve and minimize obstacles, it is proposed to implement state policy measures that will accelerate the integration of the domestic transport sector into the European system, increase its competitiveness and the ability to effectively serve the needs of the national economy. The article states that the tendency to decrease the rates of increase of exports of aviation industry products has been affected. This situation necessitates the implementation of individual institutional steps aimed at both expanding existing capabilities and deepening the integration and accession of Ukraine to the common economic space of the EU. The necessary steps were taken to achieve harmonization of cooperation between Ukraine and the EU, development of the export potential of the aviation complex, proposed main directions of activity and ways of their implementation. The necessity and appropriateness of strategic management of the competitiveness of the national economy or a separate region of the country are due to the increasing complexity of processes within the socioeconomic system and the high turbulence of the environment both within the country and in the global environment. Increased attention to the problems of realization of potential production opportunities, due to the peculiarities of the modern stage of economic development and increase the efficiency of social production, the growing influence of different spheres of life. Eurointegration is the main and unchanged foreign economic priority of Ukraine, the implementation of which in the transport sphere will increase the volume of transportation, improve the conditions of export of Ukrainian goods. The development and support of exports of Ukrainian goods with a high share of value added will enable the use of domestic research potential to ensure the sustainable and consistent development of a significant number of sectors of the national economy. Understanding of the problems and prospects of economic development are important for Ukraine and its industrial sector, as they can be the basis for scientific restoration of strategic directions of transformation of separate industrial enterprises and assessment of the efficiency of actual and future achievements.*

**Keywords:** *aviation complex, export potential, integration, cooperation, state support.*

**Постановка проблеми** у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Україна має потужний потенціал у сфері розроблення та виробництва власних літальних апаратів. Також Україна має традиційно потужні можливості з ремонту, підтримання льотної придатності та модернізації літальних апаратів (ЛА), що розроблялися в інших державах. Зокрема, після проголошення незалежності Україна отримала контроль над низкою авіабудівних та авіаремонтних підприємств, що мають усю необхідну технічну документацію для здійснення поточного та капітального ремонту та продовження льотного ресурсу військових авіаційних засобів, розробники яких опинилися на території інших держав. До реєстру розробників авіаційної техніки Державної авіаційної служби України внесено 36 підприємств, а до реєстру виробників авіаційної техніки – 22 підприємства. Саме ці підприємства і становлять потенціал галузі. Розвиток ринкових відносин в Україні,

необхідність її входження у світовий інтеграційний процес, лібералізація зовнішньоекономічної діяльності, надання підприємствам і організаціям, що випускають конкурентоздатну продукцію, права виходу на світовий ринок вимагають чіткого формування та розвитку експортного потенціалу як складника успішної зовнішньоекономічної діяльності. Тому успішне формування та розвиток експортного потенціалу, особливо на рівні підприємства як основної і першочергової ланки зовнішньоекономічного комплексу країни, викликає сьогодні велику практичну цінність. Експортний потенціал являє собою складну, динамічну, інтегровану, взаємопов'язану сукупність усіх видів його наявних та перспективних ресурсів і можливостей (так звану синергію), що використовуються для досягнення тактичних і стратегічних цілей розвитку підприємства на різних стадіях його життєвого циклу.

Оскільки інтеграція у світову економіку призводить до значно вищих темпів економічного

зростання, то регулювання експортного потенціалу як загалом по країні, так і по окремих її підприємствах має стати стратегічною метою економічної політики держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Вивченню аспектів розвитку транспорту приділено багато уваги як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Аналіз літературних джерел показав, що залежно від базового критерію оцінки серед існуючих концепцій можна виділити ресурсну та порівняльну, при цьому серед методів оцінювання варто виокремити такі, як експертний, бальний, метод аналогій, факторний аналіз, методи математичного програмування [1, с. 4–10; 2, с. 89–92].

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Мета статті – дослідити структуру експортного потенціалу авіаційного комплексу України, а також проаналізувати систему державної підтримки розвитку.

Експортний потенціал притаманний економічним суб'єктам усіх рівнів – підприємству, галузі, регіону всередині країни, національній економіці, угрупованню кількох держав, – які реалізують цей потенціал шляхом розвитку зовнішньої торгівлі, передусім експорту. Тобто експортний потенціал країни складається з експортних потенціалів окремих галузей, передусім промисловості як найважливішого продуцента готових виробів, а експортний потенціал галузі – з експортних потенціалів окремих підприємств; по-друге, експортний потенціал об'єктивно пов'язаний із конкурентоспроможністю продукції, призначеної для реалізації на світовому ринку. Основними причинами уповільнення темпів розвитку вітчизняного авіаційного комплексу є скорочення технологічних розробок та інтелектуальних ресурсів, а також відсутність активної міжнародної співпраці. Відбувається погіршення вікової структури кадрового потенціалу галузі, що загрожує її перспективам. Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту полягають у зміцненні матеріально-технічної бази вітчизняних підприємств, упровадженні нових форм надання послуг із перевезення пасажирів, розбудові та задіянні нових терміналів на базі окремих аеропортів [5].

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Значення авіаційного транспорту у світовій економіці постійно зростає, чому сприяє як технологічний розвиток та новітні розроб-

ки в авіаційній галузі, так і глобалізація й усе тісніші ділові та культурні зв'язки між різними країнами світу.

Авіаційний транспорт позитивно впливає на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Сьогодні понад 52% міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Розвинена авіаційна галузь сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній.

Експортний потенціал визначається як готовність, спроможність підприємства здійснювати зовнішньоекономічну діяльність, зокрема експортну діяльність, яка полягає у виході на цільові зовнішні ринки збуту. Експортний потенціал є основою для розроблення стратегії виходу підприємства на зовнішній ринок. Отже, чинники, які впливають на розвиток експортного потенціалу, також опосередковано впливають і визначають процедуру формування стратегії виходу підприємства на зовнішній ринок та рівень репрезентативності підприємства на зовнішньому ринку [3, с. 121–127]. Окрім того, українські підприємства авіабудування та авіаційного ремонту за 26 років роботи за часів незалежності на внутрішньому та зовнішньому ринках напрацювали власні можливості у цій сфері, розвинули виробництво власних компонентів та запасних частин. За всі роки успішної роботи українських постачальників послуг із ремонту та модернізації авіаційної техніки, а також запасних частин до неї були лише поодинокі випадки, коли клієнти зверталися з рекламаціями.

Слід зазначити, що всі модернізовані зразки авіатехніки, а також запасні частини, вузли та агрегати, що створюються в Україні в рамках імпортозаміщення, проходять усі необхідні випробування та сертифікуються відповідно до чинного законодавства України та взятих міжнародних зобов'язань у сфері авіаційної безпеки.

Розвиток та підтримка експорту українських товарів із високою часткою доданої вартості дасть змогу забезпечити послідовний розвиток значної кількості галузей національної економіки. Розвиток системи державної підтримки експорту може здійснюватися за рахунок розширення та підвищення ефективності існуючих функцій державних органів, а також упровадження державно-приватного партнерства та концесії.

Євроінтеграція є головним зовнішньоекономічним пріоритетом України, реалізація якого у транспортній сфері дасть змогу збільшити об-

сяги перевезень міжнародними транспортними коридорами, що розташовані на території України, поліпшити умови експорту українських товарів та безпеку руху. Можна констатувати, що тут Україна просунулася на багато далі, ніж РФ, як у цивільній, так і у військовій сфері. Задекларувавши курс на євроінтеграцію, в Україні повністю адаптували власне законодавство в авіаційній сфері до європейських нормативних документів, чого в Росії не передбачають навіть у віддаленій перспективі. При цьому діяльність в авіаційній сфері регулюється Авіаційними правилами України (АПУ), які повністю дублюють усі норми Європейського Союзу, що прийняті до виконання Європейською агенцією авіаційної безпеки (EASA).

У результаті реалізації Авіаційної стратегії буде [7]:

- запроваджено правові норми ЄС в авіатransпортне законодавство України;
- забезпечено інтеграцію України у Спільний авіаційний простір з ЄС;
- створено конкурентоспроможний авіаційний ринок європейського рівня;
- лібералізовано авіаційні сполучення з країнами Європи, Америки, Азії, Африки та Близького Сходу;
- оновлено та суттєво збільшено флот повітряних суден вітчизняних авіакомпаній;
- створено дієвий механізм забезпечення суспільно важливих повітряних перевезень;
- забезпечено високу мобільність населення на рівні середніх показників країн ЄС;
- створено систему кібернетичної безпеки цивільної авіації;
- створено єдиний центр збору та аналізу подій в цивільній авіації;
- запроваджено інформаційну систему авіаційної безпеки;
- підвищено рівень екологічності використання повітряного транспорту;
- досягнуто економію державних коштів шляхом запровадження прозорої системи обґрунтування, прийняття та здійснення державних закупівель, замовлень та виконання робіт, зокрема із залученням міжнародних організацій;
- модернізовано вітчизняні аеропорти зі збереженням їх у державній власності як цілісних майнових комплексів, аеропортову інфраструктуру регіональних аеропортів приведено у відповідність із сучасними міжнародними вимогами і забезпечено прийняття ними повітряних суден типу Боїнг 737-800/900 та Ейрбас А320/321;

– прийнято законодавство та створено умови для концесійного управління об'єктами транспортної інфраструктури (з урахуванням міжнародного досвіду та підгалузевої специфіки);

– збільшено кількість залучених приватних інвестицій в інфраструктуру вітчизняних аеропортів (термінальну, аеродромну, логістичну) та національних провайдерів аеронавігаційного обладнання;

– впроваджено системи ефективного управління державними аеропортами та державною часткою в інших аеропортах (у разі корпоративізації/акціонування та отримання частки акцій від комунальних чи приватних аеропортів за надання/сприяння фінансуванню в модернізацію інфраструктури від держави);

– перерозподілено вантажні авіаційні потоки від зарубіжних аеропортів на аеропорти України з відповідним додатковим завантаженням наземної транспортної інфраструктури й розбудови мультимодальних транзитних сполучень через Україну;

– відроджено транзитний потенціал повітряного простору України та суттєво підвищено масштаб та якість транзитних пасажирських потоків через головний аеропорт – «Бориспіль»;

– аеронавігаційна система України інтегрована до європейської з урахуванням вимог до охорони навколишнього природного середовища;

– впроваджено повітряний простір вільних маршрутів (FRA) та навігацію засновану на характеристиках (PBN), використання супутникової навігації (GNSS) як основного засобу навігації;

– створено сучасну, економічну, гнучку, ефективну інфраструктуру зв'язку, навігації та спостереження (ЗНС) для забезпечення організації повітряного руху (ОрПР) з урахуванням завдань Європейського мастерплану ЗНС (European ATM Master Plan);

– зміцнено конкурентну позицію Украероруху як надійного провайдера аеронавігаційного обслуговування (АНО) у європейському регіоні;

– наближено показники Украероруху до середньоєвропейських ключових показників діяльності (KPI);

– впроваджено нормативно-правове регулювання розроблення, виробництва та експлуатації безпілотних авіаційних комплексів;

– інтегровано системи управління в авіапідприємствах;

– збільшено чисельність працюючих в авіатransпортній галузі;

– створено сучасні тренувальні центри підготовки льотного складу;

– приведено у відповідність зі стандартами EASA всю систему професійної підготовки авіаційних фахівців.

Поглиблення ринкових відносин в Україні, формування інноваційно орієнтованої системи управління національним або регіональним економічним розвитком, посилення взаємодії ринкових механізмів із соціально-економічними важелями випереджального розвитку відбувається в умовах активізації конкурентної боротьби між країнами переважно за ресурси стратегічного значення, пріоритетними серед яких є фінансові, інтелектуальні, інформаційні та інноваційні. Стратегічні конкурентні переваги, яких набуває держава чи окремий регіон у сучасних умовах, повною мірою можуть бути реалізовані лише за умов упровадження механізму стратегічного управління його сталим та гармонійним розвитком. Необхідність та доцільність стратегічного управління конкурентоспроможністю національної економіки чи окремого регіону країни зумовлені як посиленням складності процесів у межах соціально-економічної системи, так і високою турбулентністю середовища як у межах країни, так і в глобальному оточенні. Все це є невід'ємними складниками експортного потенціалу галузі, а їх розгляд має носити комплексний характер та сприяти розвитку по всіх напрямках співпраці.

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Під час формування ринкової економічної системи набувають особливої актуальності проблеми оптимізації можливостей підприємств. Досвід зарубіжних країн свідчить про необхідність створення гнучких виробничо-організаційних систем, щоб миттєво реагували на зміни в навколишньому середовищі. Сьогодні процесам формування потенціалу підприємства не завжди приділяють належну увагу. Кризовий стан національної економіки та окремих підприємств, що супроводжується малим використанням виробничих потужностей, нагромадженням понаднормативних запасів матеріалів і готової продукції, скороченням чисельності працівників, зниженням їхнього кваліфікаційного рівня і продуктивності праці та іншими негативними явищами, закономірно призводить до втрати потенціалу. Багато громадян із вищою освітою та кваліфікацією покинули країну, а це неминує призводить до браку кадрів і, як наслідок, зниження потенціалу підприємств. Зазначені вище зміни зумовлюють перспективу подальших досліджень у напрямі складання та ре-

алізації оптимальної стратегії, заснованої на формуванні конкурентних переваг авіаційних підприємств. Посилена увага до проблем реалізації потенційних можливостей виробництва зумовлена особливостями сучасного етапу розвитку економіки і підвищенням ефективності суспільного виробництва, зростаючим впливом різних сфер соціально та економічного життя.

#### Бібліографічний список:

1. Лапін Є.В. Економічний потенціал підприємств промисловості: формування, оцінка, управління : автореф. дис. ... докт. екон. наук : 08.06.01. Суми : СумДУ, 2006. 32 с.
2. Макарова Г.С. Форми оцінки економічного потенціалу підприємства. *Економіка підприємства та управління виробництвом*. 2011. № 5. С. 89–92.
3. Маслак О.І., Безручко О.О. Особливості оцінювання економічного потенціалу підприємства в умовах циклічних коливань. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2013. Вип. 1(48). С. 121–127.
4. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/zakon/4592.html> (дата звернення: 07.04.2019).
5. Міжнародна організація цивільної авіації. URL: <https://www.icao.int> (дата звернення: 05.04.2019).
6. Хамініч С., Фесенко О. Формування інноваційного потенціалу конкурентоспроможності України. *Вісник Дніпропетровського університету*. 2015. № 9(3). С. 66–73.
7. McCartney Scott How Airlines Spend Your Airfare / Scott McCartney. *The Wall Street Journal*. 2012. June 6. URL: <https://www.wsj.com/> (дата звернення: 07.04.2019).
8. European Commission. Air transport infrastructure, transport equipment, enterprises, employment and accidents. 2016 Compiling agency: Eurostat, the Statistical Office of the European Union. URL: [http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/Annexes/avia\\_if\\_esms\\_an1.pdf](http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/Annexes/avia_if_esms_an1.pdf) (дата звернення: 08.04.2019).
9. IATA. Standard Ground Handling Agreement 2017. URL: <https://www.iata.org/ops-infra/Pages/ground-handling.aspx>. (дата звернення: 07.04.2019).
10. IMD. World Competitiveness Ranking: Methodology and principles of analysis, 2017. URL: <https://www.imd.org/globalassets/wcc/docs/methodologyand-principles-wcc-2017.pdf> (дата звернення: 07.04.2019).

#### References:

1. Lapin E.V. Economic potential of industrial enterprises: formation, evaluation, management: avtoref. dis. dokt. ekon. nauk : 08.06.01 / E.V. Lapin. – Sumi : SumDU, 2006. 32 s. (in Ukrainian)

2. Makarova H.S. Forms of assessment of the economic potential of the enterprise, *Ekonomika pidpriemstva ta upravlinnia vyrobnytstvom*. 2011. № 5. S. 89–92. (in Ukrainian)
3. Maslak O.I., Bezruchko O.O. Peculiarities of estimation of economic potential of an enterprise in conditions of cyclic oscillations, *Visnyk sotsialno-ekonomichnykh doslidzhen*, 2013 rik, vypusk 1(48), 121–127 s. (in Ukrainian)
4. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/zakon/4592.html> (date of treatment: 07.04.2019).
5. International Civil Aviation Organization. URL: <https://www.icao.int> (date of treatment: 05.04.2019). (in English)
6. Khaminich S., Fesenko O. Formation of Innovative Capacity of Ukraine's Competitiveness. *Visnyk Dnipropetrovskoho universytetu*. 2015, 23, 9(3), s. 66-73. (in Ukrainian)
7. McCartney Scott How Airlines Spend Your Airfare / Scott McCartney. *The Wall Street Journal*. 2012. June 6. URL: <https://www.wsj.com/> (date of treatment: 07.04.2019). (in English)
8. European Commission. Air transport infrastructure, transport equipment, enterprises, employment and accidents. 2016. Compiling agency: Eurostat, the Statistical Office of the European Union. URL: [http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/Annexes/avia\\_if\\_esms\\_an1.pdf](http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/Annexes/avia_if_esms_an1.pdf) (date of treatment: 08.04.2019). (in English)
9. IATA. Standard Ground Handling Agreement 2017. URL: <https://www.iata.org/ops-infra/Pages/ground-handling.aspx> (date of treatment: 07.04.2019). (in English)
10. IMD. World Competitiveness Ranking: Methodology and principles of analysis, 2017. URL: <https://www.imd.org/globalassets/wcc/docs/methodologyand-principles-wcc-2017.pdf> (дата звернення: 07.04.2019). (in English)