

УДК 629.73

Ківа Д.С.<sup>1</sup>, Кривов Г.О.<sup>2</sup><sup>1</sup>Державне підприємство «АНТОНОВ». Україна, м. Київ<sup>2</sup>АТ «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології». Україна, м. Київ

## ПРОГРАМА РОЗВИТКУ АВІАБУДУВАННЯ – ДІЄВИЙ ІНСТРУМЕНТ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В ОДНІЙ З НАЙБІЛЬШ НАУКОЄМНИХ І ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНИХ ГАЛУЗЕЙ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

*Розглянуто окремі питання щодо стану авіаційної промисловості України. Проаналізовано світовий досвід щодо державного впливу на розвиток авіаційної промисловості. Показано механізми державної підтримки і надання преференцій підприємствам авіабудування в різних країнах світу з високо розвинутою авіаційною галуззю. Розглянуто завдання і заходи проекту державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2020 року.*

*Ключові слова:* авіабудування; Програма-2020; державна політика, преференції; інвестування; пасажирські літаки; серійне виробництво.

### Про державне стимулювання авіабудування

Про те, що Україна є авіаційною державою, говорять багато і багато хто. Це твердження відповідає дійсності.

Але мало хто задавався питанням, уві що стає державі, так би мовити, утримання авіаційної промисловості.

Авіаційна промисловість – єдина галузь оборонно-промислового комплексу України, яка всупереч всім негараздам в певній мірі зберегла свій науково-технічний потенціал, достатній для збільшення обсягів розроблення і виробництва авіаційної тех-

ніки, зокрема, регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання, вертольотів, літальних апаратів малої авіації, безпілотних літальних апаратів.

За останні 20 років відбулося значне скорочення як обсягів виробництва, так і чисельності працюючих в галузях ОПК. При цьому авіаційна промисловість регресувала у найменшій мірі у порівнянні з іншими галузями ОПК, скоротившись лише вдвічі. Станом на 2012 рік частка авіабудування у загальній структурі персоналу ОПК складала 33 %, хоча ще 20 років тому вона становила близько 8 % (рисунок 1).



Рис. 1. Динаміка зміни чисельності працюючих в ОПК та авіабудуванні

В Україні пріоритетність авіабудування закріплено Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» № 3715 від 08.09.11.

Разом з тим, за своєю високотехнологічною природою авіаційна промисловість є надзвичайно коштовною для держави і потребує постійних вкладень.

Світовий досвід свідчить, що розвиток авіаційної промисловості, як однієї з найбільш високотехнологічних і наукоємних галузей, у значній мірі залежить від участі держави у цьому процесі, зокрема, надання державних преференцій.

Авіаційні держави здійснюють по відношенню до авіаційної промисловості протекціоністські заходи шляхом державного замовлення авіаційної техніки, а також надання державних гарантій, здешевлення кредитів, страхування експортних і кредитних ризиків, сприяння лізинговим операціям.

В такий спосіб створювалися й виходили на ринок літаки компаній Airbus, Embraer, Bombardier, Boeing.

Аналогічно діють Російська Федерація і Китай в процесі просування на ринок своїх нових регіональних пасажирських літаків SSJ-100 і ARJ-21, відповідно.

Держава діє тут як інвестор, що здійснює довгострокові інвестиції, які дають довгостроковий прибуток на період 20 і більше років.

Широко розповсюдженою є практика підтримки експортних поставок авіаційної техніки через уповноважені агентства з надання кредитів для здійснення експорту літаків та іншої авіаційної техніки.

Однією з найскладніших для контролювання формою державної підтримки є пряма політична підтримка урядами кампаній з продажу авіаційної техніки.

Які ж форми державної підтримки практикуються у країнах з розвинутою авіаційною промисловістю?

#### США

➤ Надання субсидій з боку уряду США: через НАСА, міністерства оборони, торгівлі, праці, федеральну авіаційну адміністрацію (сумарно близько 24 млрд. доларів за останні 20 років).

➤ Надання субсидій з боку окремих штатів і місцевої влади.

➤ Надання податкових пільг на федеральному рівні і в окремих штатах (7 млрд. доларів за останні 17 років).

Уряд США інвестує кошти державного бюджету в розроблення довгострокових проривних технологій [1]. Програми цивільних досліджень в галузі авіабудуван-

ня, як правило, відкриті для участі в них іноземних компаній, а їх результати відкриті для американських та закордонних компаній. Основна мета уряду Сполучених Штатів направлена на створення національної системи транспортування нового покоління, при цьому для вирішення поставлено чотири завдання: розроблення технологій для покращення прогнозування погоди; оптимізація повітряних пасажиро- і вантажопотоків; оптимізація роботи аеропортів; покращення системи зв'язку, навігації і супроводження літаків. Крім того, проводяться роботи за напрямками безпеки, підтримки робіт молодих вчених, створення революційно нових літальних апаратів.

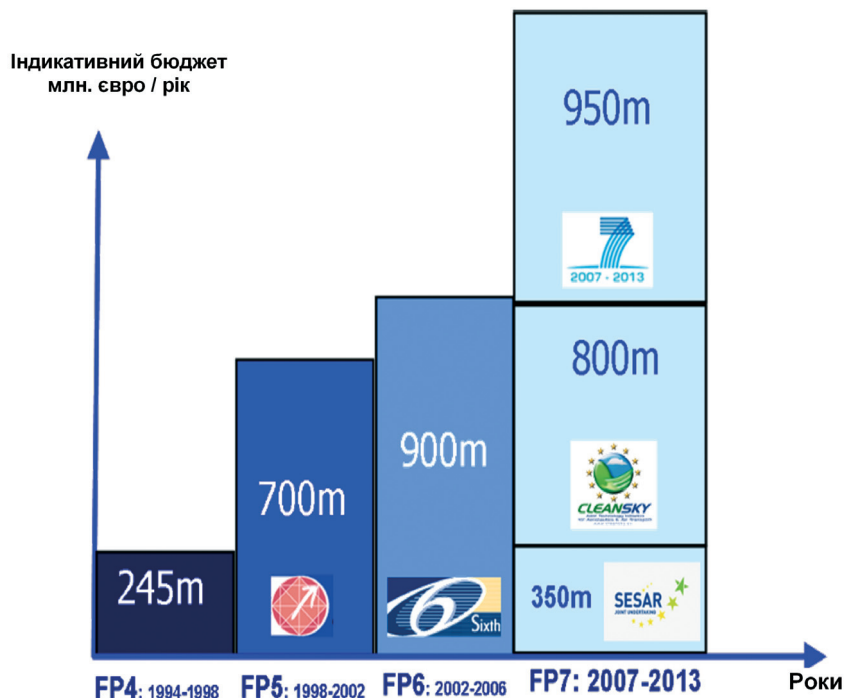
#### Європа

➤ Поворотні інвестиції у розроблення літаків та інвестиції в НДР.

➤ 7-а Рамкова програма досліджень в галузі авіації та авіаційного транспорту, що діє в період 2007–2013 років.

На рисунку 2 наведено дані про обсяги фінансування досліджень в інтересах авіації та авіаційного транспорту в рамках останніх рамкових програм Європейського Союзу.

Уряди країн Європейського Союзу також інвестують у передові технології. Часто фінансування направлено на короткострокові програми великих пасажирських літаків, які будуть конкурувати з



Джерело: *Aeronautics and Air Transport Research in the 7th Framework Program, FP7 Information Days for Transport (Including Aeronautics), 19/07/2012 Brussels, European Commission*

Рис. 2. Обсяги фінансування досліджень в інтересах авіації в рамкових програмах ЄС

американськими зразками Участь американських компаній в європейських програмах є обмеженою. Результати ж досліджень і розроблень залишаються власністю дослідників й є недоступними для громадськості. Фінансуються роботи із запуску нових програм авіаційної техніки, виділяються позички або гранти для розроблення конкретних літаків і двигунів або для технічного переоснащення виробничих потужностей. Останнім часом, замість виділення грантів, застосовуються методи відшкодування понесених витрат.

Відомо, що розроблення лінійки перших літаків компанії Airbus після її утворення було профінансовано урядами Франції, Німеччини, Великобританії та Іспанії у розмірі від 75 до 100 процентів всіх витрат.

Багато з двигунів компанії Rolls-Royce для більш ранішніх комерційних літаків були розроблені за державний рахунок, коли ця компанія знаходилася у державній власності.

Розроблення найбільшого у світі пасажирського літака А-380 на 33 % було профінансовано з бюджету дев'яти країн Європи: Франції, Німеччини, Великобританії, Іспанії, Нідерландів, Фінляндії, Бельгії, Італії та Швеції.

Для розроблення нового двигуна Trent 900 для літака А-380 уряд Великобританії виділив компанії Rolls-Royce на поворотній основі більш як 360 млн. доларів США.

#### Китайська Народна Республіка

Експортно-імпортний банк Китаю забезпечує пільгове кредитування вітчизняних виробників і закордонних покупців, надає міжнародні гарантії.

Корпорація China Export & Credit Corporation спеціалізується на страхуванні експортних кредитів і сприяє розвитку китайського експорту та інвестицій в галузі високотехнологічної продукції.

Корпорація China Aviation Supplies Import and Export Corporation забезпечує експорт, імпорт, лізинг і технічне обслуговування літаків, двигунів, обладнання та інших складових частин літака, а також спеціальних транспортних засобів; експорт та імпорт пов'язаної з авіацією продукції та сировини; внутрішні та зовнішні інвестиції та фінансування; технічні консультації, навчання; організацію виставок та авіашоу; спільне виробництво; фінансування авіаційної логістики.

#### Російська Федерація

➤ Надання державних гарантій для підтримки експорту промислової продукції.

➤ Компенсація експортерам промислової продукції витрат на оплату процентів за кредитами, отриманими в російських кредитних організаціях.

➤ Компенсація лізинговим компаніям витрат на обслуговування цільових кредитів, отриманих в російських кредитних організаціях, на закупівлю літаків.

➤ Компенсація лізинговим компаніям витрат на придбання повітряних суден російського виробництва на умовах лізингу або кредиту, що були отримані в російських кредитних організаціях.

➤ Надання субсидій виробникам авіаційної техніки на здешевлення процентів за кредитами.

➤ Державна програма РФ "Развитие авиационной промышленности" на 2013–2025 роки.

Уряд Бразилії, з метою сприяння скорішому запуску у виробництво вітчизняних регіональних пасажирських літаків та їх виходу на ринок, застосував так званий «метод власної закупівлі» літаків у компанії Embraer.

#### **Реінвестування авіаційної промисловості**

Світовий досвід авіабудування свідчить про те, що його динамічний розвиток в невеликій мірі визначається тим, що близько 15 % доходу від реалізації продукції авіаційної промисловості в той чи інший спосіб повертається (реінвестується) в дослідження і розробки.

В Росії обсяг щорічного бюджетного фінансування авіаційної промисловості за останні 5 років склав в середньому 16 % від виручки галузі. При цьому, за цей період з бюджету було виділено близько 12,5 млрд. доларів США.

А що ж в Україні?

За останні 20 років підприємствами, що віднесені до авіаційної промисловості України, вироблено і реалізовано продукції: за період 1992–2000 років приблизно на 1,63 млрд. доларів США, а за період 2001–2010 років – близько 6,1 млрд. доларів США, що в сумі склало 7,73 млрд. доларів США. В той же час державні інвестиції у розвиток авіаційної промисловості за двадцять років склали менш як 2,6 % від цієї суми.

Таким чином, якщо порівнювати порядок реінвестування в країнах – лідерах світового авіабудування і в Україні, то можна вважати, що в нашій країні обсяг недофінансування у вигляді реінвестицій за період 1992–2010 років склав близько 960 млн. доларів США (рисунок 3).

При цьому, треба наголосити на тому, що за всіх негараздів і проблем, з якими стикаються підприємства вітчизняного авіабудування, ці підприємства є бюджетоутворюючими – за останнє десятиріччя до бюджетів всіх рівнів було перераховано близько 10 млрд. грн.

#### **Про проблеми українського авіабудування**

Основні причини виникнення проблем авіаційної промисловості, на наш погляд, пов'язані з недостатнім рівнем управління галуззю та інвестицій в неї з боку держави, недостатнім обсягом системних державних преференцій і стимулів у сфері авіабудування.

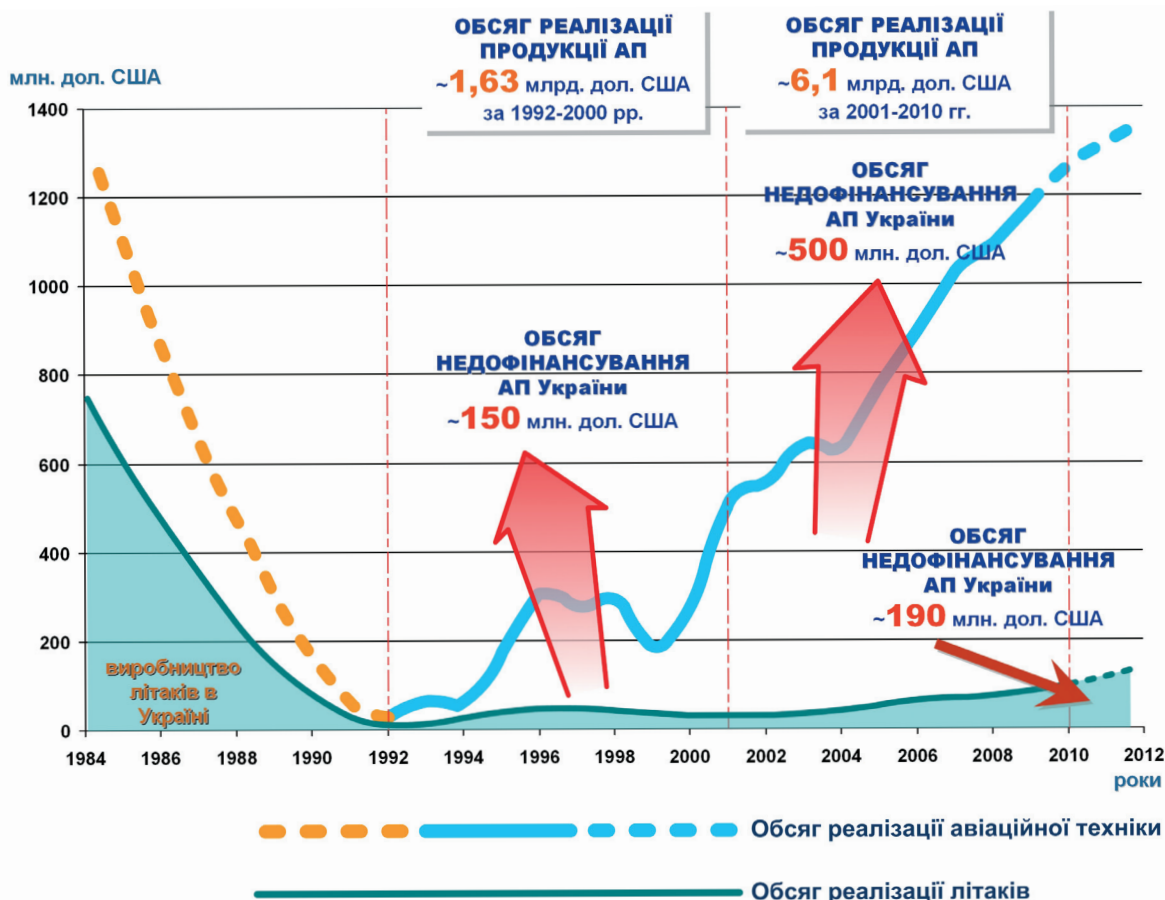


Рис. 3. Експертна оцінка обсягів реінвестування в авіаційну промисловість

дування, що поглиблюється внаслідок невідповідності структури власності галузі сучасним вимогам міжнародної кооперації і конкурентної боротьби на ринку авіаційної техніки.

Багаторічний дефіцит фінансових ресурсів для розвитку галузі призвів до зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від розвинутих держав.

На сьогодні авіаційна промисловість продовжує функціонувати завдяки наявному збереженому науково-технічному, виробничому та інноваційному потенціалу, який використовується й у певній мірі підтримується менеджментом підприємств головним чином за рахунок комерційної діяльності самих підприємств.

Головним чинником для подальшого інноваційного розвитку науково-технічного потенціалу авіаційної промисловості може стати прийняття рішення про перебирання на себе державою, як власника літакобудівних підприємств, управління процесом реформування галузі, досягнення безбиткового серійного виробництва конкурентоспроможних літаків та іншої авіаційної техніки і реалізації системи державних преференцій і стимулів у сфері авіабудування.

При такому сценарії успішне розв'язання проблем галузі вбачається цілком реальним за рахунок: реаліза-

ції вдосконалених механізмів надання підприємствам авіаційної промисловості системних державних преференцій і стимулів, корпоративного державного замовлення цивільних літаків, запровадження у реформованій галузі державно-приватного партнерства, забезпечення інвестиційної привабливості авіабудівної сфери в результаті створення і ефективного функціонування сучасної, здатної до саморозвитку, конкурентоспроможної системи, яка діятиме на всіх етапах життєвого циклу авіаційної техніки, а саме: маркетинг – проектування – виробництво – супроводження в експлуатації – ремонт – утилізація.

Основним механізмом і першим кроком на шляху реалізації цього сценарію розвитку і реформування авіабудування могла б стати державна цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості України на період до 2020 року, концепція і проект якої були розроблені у 2012 році експертним співтовариством українського авіабудування.

#### Довгострокові програми розвитку авіаційної галузі

Практика реалізації довгострокових програм розвитку авіаційної галузі за підтримки держави широко застосовується у розвинених країнах.



### Росія

Державна програма РФ «Развитие авиационной промышленности» на 2013-2025 роки була прийнята у листопаді 2012 року. Програма розрахована на виконання протягом 13 років і спрямована на формування глобально конкурентоспроможної авіаційної галузі Росії. Поставлені у Програмі завдання направлені на:

- створення корпорацій світового рівня в ключових сегментах авіабудування;
- створення науково-технічного доробку, що забезпечує світове лідерство в авіаційних технологіях;
- вдосконалення нормативно-правової бази авіаційної промисловості;
- розвиток людського капіталу в авіабудівній галузі;
- просування продукції вітчизняних авіаційних компаній на зовнішніх ринках, локалізацію сучасних виробництв провідних іноземних компаній галузі та імпортозаміщення.

Програма виконуватиметься за напрямками літакобудування, вертольотобудування, авіаційного двигунобудування, авіаційного агрегатобудування, авіаційного приладобудування, малої авіації, авіаційної науки і технологій.

Обсяг фінансування заходів Програми з державного бюджету в еквіваленті складає близько 49 млрд. доларів США, з яких приблизно 45 % припадає на 2015–2018 роки.

В Програмі налічується шість конкретних механізмів державної підтримки авіабудування, основаних на законах Росії і постановах уряду.

Реалізація заходів, передбачених Програмою, дозволить досягти до 2025 року частки російських літакобудівників на світовому ринку у 3,1 %. Продуктивність праці в галузі очікується на рівні, еквівалентному близько 430 тис. доларів США на одного працюючого.

Слід врахувати, що на цей час продовжується виконання попередньої програми «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года».

### Європейський Союз

Країни Європейського Союзу фінансують коштом державного бюджету дослідження, направлені на покращення життя людини та збереження навколишнього середовища.

Зокрема, протягом двадцятирічного періоду 2000–2020 років передбачено виконати три рамкових програми досліджень, остання з яких, 7-ма Рамкова програма, присвячена 13-ом напрямкам, серед яких енергетика, охорона здоров'я, навколишнє середовище, транспорт (включаючи авіацію та авіаційний транспорт) та інші, і реалізовується у 2007–2013 роках.

Обсяг держбюджетного фінансування досліджень за напрямком авіація та авіаційний транспорт

в рамках РП7 складає 2,1 млрд. євро, що значно більше у порівнянні з попередніми рамковими програмами (рисунок 2).

Основними завданнями, що вирішуються за цим напрямком, є: покращення екологічності авіаційного транспорту; підвищення ефективності повітряного руху у часі; забезпечення задоволення і безпеки клієнта; покращення вартісної ефективності; захист повітряного судна і пасажирів; проривні дослідження повітряного транспорту майбутнього.

За результатами виконання РП7 передбачалося досягти таких результатів:

- На 80 % знизити емісії оксидів азоту;
- Вдвічі зменшити шум від повітряного судна;
- Вп'ятеро зменшити кількість аварій;
- Збільшити ємність системи управління повітряним рухом до 16 млн. рейсів на рік;
- Вдвічі зменшити емісії оксидів вуглецю на пасажиро-кілометр;
- Виконання 99 % рейсів не мають виходити за межі 15 хвилин від розкладу.

З 2014 року планується розпочати реалізацію 8-ої Рамкової програми, яка має назву «Горизонт-2020». Перший запит на пропозиції щодо виконання досліджень буде оприлюднено у 2014 році.

А вже сьогодні розробляється проект наступної довгострокової програми досліджень Європейського Союзу у галузі авіації та авіаційного транспорту на період до 2050 року, що має назву «Траєкторія польоту – 2050. Європейське бачення авіації».

Таким чином, можна зробити висновок, що програмний підхід до державного регулювання в галузі розробок і виробництва авіаційної техніки широко і успішно застосовується країнами – лідерами світового авіабудування.

Повернімося до нашої країни.

Державна комплексна програма розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року (Програма-2010) була прийнята у грудні 2001 року.

Програма зіграла свою певну позитивну роль у підтриманні підприємств та організацій авіаційної промисловості України у цей період, навіть незважаючи на те, що фактичний обсяг держбюджетного фінансування заходів Програми-2010 був значно меншим за рівень, визначений експертами авіабудівної галузі як необхідний для її динамічного розвитку (рисунок 4).

Головний позитивний ефект від виконання Програми-2010 становив самий факт її прийняття, реалізації та фінансування, навіть у зменшених обсягах.

Наявність та реалізація Програми-2010 дозволила:

- мати підстави для отримання коштів державного бюджету та залучення власних коштів виконавців і кредитних ресурсів для реалізації завдань і заходів програми;

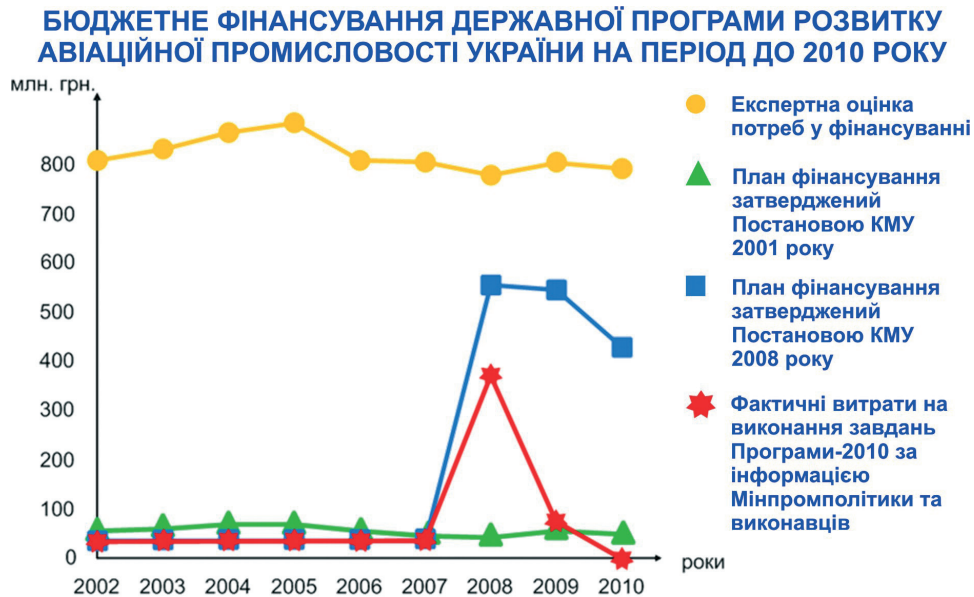


Рис. 4. Експертний та фактичний рівні фінансування Програми-2010

➤ здійснити значний крок в напрямку освоєння нової конкурентоспроможної авіаційної техніки – вітчизняного регіонального реактивного літака сімейства Ан-148 з двигунами Д-436-148;

➤ створити умови для збільшення обсягу серійного виробництва та продажу в Україні та Російській Федерації літаків сімейства Ан-148, що дають значний економічний ефект, зберегти і підтримати у деякій мірі схему науково-технічної та виробничої кооперації з розроблення та виготовлення літака, його агрегатів, систем та обладнання;

➤ здійснити окремі дії в напрямку удосконалення структури виробництва, розвитку наукового потенціалу та виробничих потужностей, оновлення основних фондів виробників авіаційної техніки;

➤ підтримати у певній мірі фінансово-економічний стан двох вітчизняних серійних літакобудівних заводів у найважчий період рецесії.

Розроблення проекту наступної державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період 2011–2020 років здійснювалося з урахуванням недоліків реалізації Програми-2010, а також з метою створення на базі підприємств авіаційної промисловості України конкурентоспроможного, інтегрованого у світову авіаційну промисловість, цілісного авіабудівного комплексу, здатного задовольнити потреби держави у сучасній авіаційній техніці, а також забезпечити її експорт на зовнішні ринки.

Проект Програми-2020 було розроблено наприкінці 2009 року і доопрацьовано у 2010–2012 роках (рисунок 5).

Основні показники Програми-2020 такі (рисунок 6):

➤ строк виконання – 8 років;

➤ загальний обсяг фінансування завдань і заходів програми складає 39,9 млрд. грн., з яких 18,7 мільярдів або 47 % – з державного бюджету, а решта 21,2 мільярди або 53 % – за рахунок власних коштів підприємств-виконавців;

➤ тематичні розділи-напрями Програми направлені на розв'язання таких завдань, як: структурні реформи галузі, розроблення нових зразків літаків, авіадвигунів та іншої авіаційної техніки, модернізація і переоснащення виробничих потужностей, розроблення нових технологій і матеріалів, перспективні дослідження і розробки, супроводження авіаційної техніки в експлуатації, створення нормативно-правової бази, соціально-кадрові питання.

Передбачені у Програмі-2020 структурні реформи мають, серед іншого, завершитися корпоратизацією і приватизацією підприємств, а також створенням інтегрованої структури управління галуззю.

Звичайно, головним питанням є наступне – який позитивний ефект матиме Програма. Відповідь на нього у деякій мірі висвітлить й інше питання – навіщо Україні виробляти власні літаки.

Реалізація Програми-2020 сприятиме:

зростанню обсягів промислового виробництва у машинобудуванні, зокрема, виробництві авіаційної техніки;

➤ збереженню близько 60 000 робочих місць в авіаційній промисловості, розширенню їх числа і підвищенню професійного рівня у майбутньому;

**СТРУКТУРА ДЕРЖАВНОЇ ЦІЛЬОВОЇ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ  
АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2020 РОКУ (ПРОГРАМА-2020)**

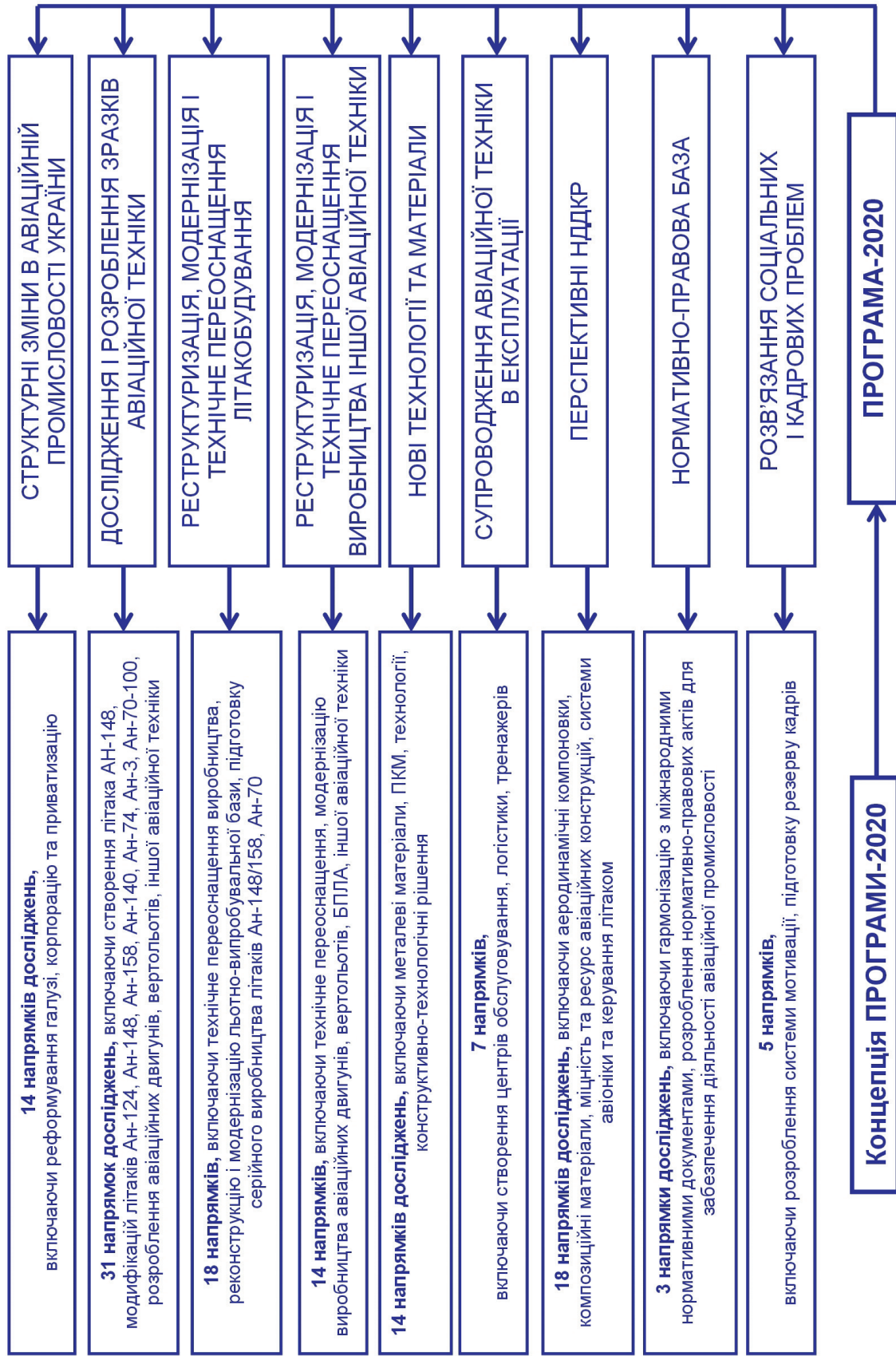


Рис. 5. Структура Програма-2020



## ЕКСПЕРТНА ОЦІНКА НЕОБХІДНОГО ОБСЯГУ ФІНАНСУВАННЯ ПРОГРАМИ-2020 НА ПЕРІОД 2013-2020 РОКІВ

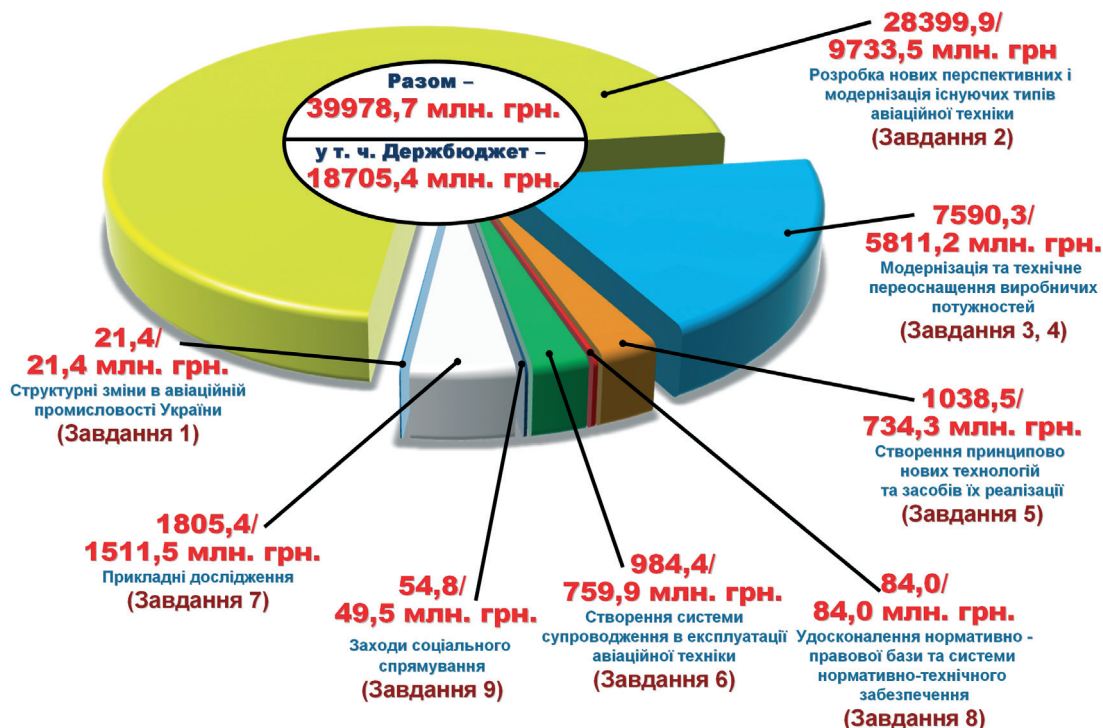


Рис. 6. Основні показники Програми-2020

- виходу на беззбиткове серійне виробництво пасажирських літаків Ан-148/158 вже до 2016 року; відновленню серійного виробництва модернізованих літаків Ан-124 з двигунами Д-18Т;
- розробленню нових транспортних літаків Ан-140Т, Ан-178, вертольоту злітною масою 3–7 тонн, безпілотних літальних апаратів і модернізації існуючих типів пасажирських і транспортних літаків і вертольотів;
- виходу галузі на режим саморозвитку у майбутньому;
- підвищенню якості виробництва та системи підтримання льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва за рахунок впровадження міжнародних систем сертифікації;
- розширенню взаємодії держави і приватного бізнесу та створенню умов для залучення приватного капіталу для інвестування розвитку галузі;
- розвиткові співробітництва у галузі авіабудування з Російською Федерацією, країнами Європейського Союзу, Індією, Китаєм, Казахстаном, іншими країнами.
- випуску до 2020 року літаків, авіаційних двигунів та іншої авіаційної техніки на загальну суму близько 100 млрд. грн, що дасть змогу спрямувати до бюджетів різних рівнів близько 30–35 млрд. грн.

і забезпечити зростання заробітної плати зайнятих у галузі у 2–3 рази.

Якщо ми вже посилалися на довгострокову програму розвитку авіабудування в Росії, то було б корисно співставити такі програми в Україні та Російській Федерації.

На рисунках 7 і 8 порівнюються деякі дані проекту української Програми-2020 і російської Програми-2025 і авіабудівних галузей України і Росії, відповідно.

### Висновок

На наш погляд, в разі, якщо держава, як власник літакобудівних підприємств, прийме рішення про перебирання на себе управління процесом реформування авіабудівної галузі, досягнення беззбиткового серійного виробництва конкурентоспроможних літаків та іншої авіаційної техніки і реалізації системи державних преференцій і стимулів у сфері авіабудування, то доцільно було б вжити таких першочергових і невідкладних заходів:

- прийняти Програму-2020;
- організувати роботу з корпоратизації державних підприємств авіабудування;





Рис. 7. Порівняльний аналіз деяких показників програм розвитку авіаційної промисловості України і Російської Федерації

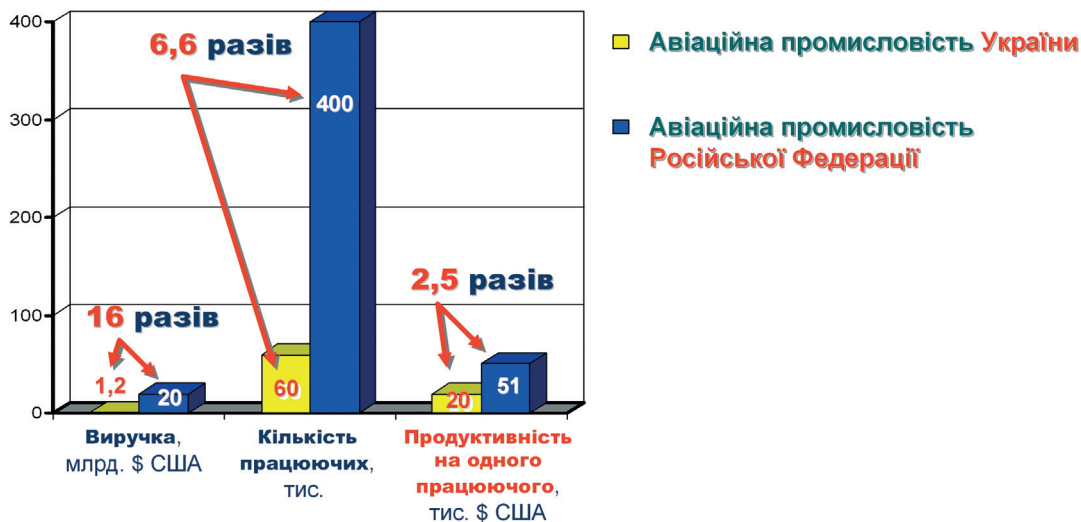


Рис. 8. Порівняльний аналіз деяких показників діяльності авіаційної промисловості України і Російської Федерації

➤ розпочати роботу з визначення інтегрованих структур управління створенням авіаційної техніки, зокрема, за напрямками літаків, авіаційних двигунів, вертольотів. Варіанти таких структур можуть базуватися на законах України про холдингові компанії, про державно-приватне партнерство, про концесії тощо;

➤ визначити державне замовлення на авіаційну техніку;

➤ організувати роботу з підготовки повномасштабного серійного виробництва літаків та іншої авіаційної техніки;

➤ організувати роботу з технічної модернізації і переоснащення підприємств авіаційної промисловості;

➤ визначити систему наукового супроводження розроблення і виробництва авіаційної техніки;

➤ визначити порядок державного стимулювання і надання преференцій підприємствам авіабудування;

➤ передбачити витрати державного бюджету на фінансування завдань і заходів Програми-2020.

Експертний аналіз показує, що, в умовах успішної реалізації цих заходів і наявності програми випуску не менш як 50 літаків, за 4–5 років в Україні можна було



б досягти безбиткового серійного виробництва вітчизняних регіональних пасажирських літаків, починаючи вже з 42-ї машини. Вже на п'ятому році слід очікувати чистого прибутку від реалізації програми, розмір якого був би тим більше, чим більшою вона буде.

Процес успішного реформування галузі не уявляється можливим без відновлення ефективного державного управління.

Сьогодні відсутній єдиний орган ефективного державного впливу на вирішення проблем авіаційної промисловості. Окремі функції державного управління питаннями авіабудування здійснюють Мінекономрозвитку, Агентство держмайна, Фонд державного майна, концерн «Укроборонпром», діяльність яких назвати скоординованою важко.

Є надія на те, що прийняте Президентом України у грудні 2012 року рішення про відродження міністерства промислової політики України допоможе розв'язати проблему реформування авіаційної промисловості.

#### Література

- [1] The U.S. Jet Transport Industry. Competition, Regulations, and Global Market Factors Affecting U.S. Producers. U.S. Department of Commerce. International Trade Administration. 2005.
- [2] О Госпрограмме РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2015 годы», <http://www.aex.ru/docs/3/2012/11/26/1678/>

*Kiva D.S.*<sup>1</sup>, *Krivov G.A.*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ANTONOV, State-owned Enterprise. Ukraine, Kiev

<sup>2</sup> Ukrainian Research Institute of Aviation Technology, JSC. Ukraine, Kiev

#### AIRCRAFT INDUSTRY DEVELOPMENT PROGRAM IS AN EFFECTIVE TOOL TO REALIZE GOVERNMENTAL POLICY IN ONE OF THE MOST HIGH TECHNOLOGY TRADES OF THE UKRAINIAN INDUSTRY

*This paper reviews some aspects of the Ukrainian aircraft industry's state-of-the-art. It was analyzed the world experience regarding governmental policy in respect to development of aircraft industry. Some mechanisms of governmental support and preferences to the aircraft industries were shown on examples of different countries having highly developed aircraft trade. The paper reviews world practices of investing to development and production of new aircraft. Some examples of using program approach for resolving problems of aircraft industry were presented. It was analyzed main objectives and tasks of Draft Governmental Purpose-oriented Science and Technology Program for development of the Ukrainian aircraft industry until 2020 as a basic tool to provide sustainable development of aircraft industry.*

*Keywords:* aircraft industry; Program 2020; governmental policy; preferences; investing; passenger airplanes; serial production.

#### References

- [1] The U.S. Jet Transport Industry. Competition, Regulations, and Global Market Factors Affecting U.S. Producers. U.S. Department of Commerce. International Trade Administration. 2005.
- [2] О Госпрограмме РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013-2015 годы», <http://www.aex.ru/docs/3/2012/11/26/1678/>