

- сформувати власний кадровий потенціал у сфері науки, техніки та бізнес-структур для забезпечення інноваційних трансформацій у державі;
- за рахунок скорочення інноваційних циклів досягнути певних результатів економічного зростання держави та привабливості для іноземних інвесторів;
- залучити іноземних науковців з метою створення ними проривних технологій для забезпечення конкурентоспроможності України на міжнародних ринках.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *The Lisbon strategy 2000–2010: an analysis and evaluation of the methods used and results achieved* (Режим доступу: <http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201107/20110718ATT24270/20110718ATT24270EN.pdf>).

2. Офіційний портал проекту «Інноваційний Союз» (Режим доступу: <http://ec.europa.eu/research/innovation-union/indexen.cfm>).

3. Офіційний портал фонду «Горизонт 2020» (Режим доступу: <http://ec.europa.eu/research/horizon2020/indexen.cfm>).

4. *Innovation union score board 2013* (Режим доступу: <http://ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/files/ius-2013en.pdf>).

**МИРОСЛАВА НАПРИКЛАД**

**Науковий керівник:**

**к.е.н., доцент Уніят А. В.**

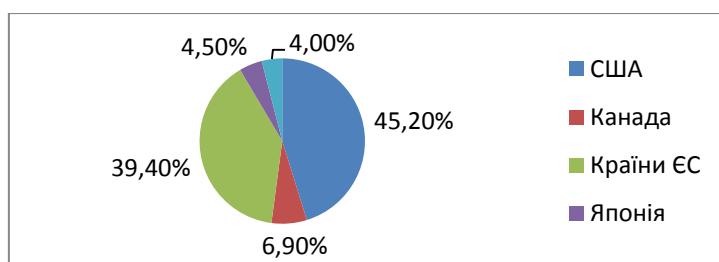
## АНАЛІЗ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЛІТАКОБУДУВАННЯ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТА В УКРАЇНІ

Забезпечення конкурентоспроможності економіки країни на світовому ринку залежить, в першу чергу, від розвитку глобальних, високотехнологічних галузей. Саме вони є ареною боротьби підприємств різних країн, де конкуренція ведеться засобами, що істотно впливають на економічне процвітання країн.

Для забезпечення конкурентної стійкості своїх позицій на світовому ринку країни в останні роки чимало зробили на шляхах структурної консолідації і міжнародної інтеграції національної авіапромисловості, підвищення технологічного рівня проектування і виробництва літаків, надання активної фінансової підтримки авіабудівникам. Відбулися послідовні реструктуризація і злиття компаній – авіавиробників в США і Західній Європі [1].

Авіаційна промисловість, орієнтуючись на наукову базу і висококваліфіковані кадри, отримала розвиток лише в економічно розвинених країнах (рис. 1). Найбільшими виробниками авіаційної техніки є США (Х'юстон, Сієтл, Атланта, Нью-Йорк), Росія, Франція (Париж і Тулуза), Німеччина (Штутгарт і Мюнхен), Великобританія (Лондон) і Італія (Турін).

Авіаційна промисловість є самою швидкозростаючою підгалуззю транспортного машинобудування. Проте навіть найбільші європейські виробники не можуть поки конкурувати з американськими корпораціями. Головними країнами експортерами продукції авіаційної промисловості в Європі є Франція (19,0%), Німеччина (15,5%), Іспанія (2,3%), Італія (2,9%), Швейцарія (1,6%). Значний показник в Ізраїлі (0,9%), Росії (0,7%) та Нідерландах (0,8%).



**Рис.1. Географічна структура світового ринку авіабудування**

Не залишилася осторонь інтеграційних процесів і авіаційна галузь України, для якої притаманним є утворення авіа концерну «Авіація України». Незважаючи на всі зусилля щодо відродження галузі, за останні 5 років підприємства в галузі літакобудування виготовили лише 16 літаків при потужності тільки одного «ХДАВП» – понад 20 літаків щороку.

За підсумками 2013 р., безперечним лідером в розвитку галузі літакобудування у світі являється США, зокрема частка авіагалузі у ВВП країни становить 1,36% (табл. 1.). Хоча, Франція складає досить сильну конкуренцію США, вона посідає перше місце серед країн Європи за розвитком літакобудування. Так, частка Франції у зовнішній торгівлі авіаційною технікою становить 8,42%, це більше у два рази ніж США 5,98%.

Таблиця 1

### Порівняльний аналіз розвитку галузі літакобудування в країнах світу за 2013р.

Показник	Японія	Україна	США	Росія	Франція	Канада	Італія
1.Обсяги виробництва (млн. дол. США)	11786	59,00	196431,13	13643,25	78843,18	19351,31	12315,01
2. Частка у ВВП країни, %	0,0023	0,006	1,36	0,3	4,05	1,21	0,78
3. Частка у зовнішній торгівлі, %	0,75	0,28	5,98	0,86	8,42	4,56	1,02
4. Темпи зростання галузі, %	115,26	51,65	102,24	118,38	110,05	104,36	111,50

Що стосується України, то, частка у зовнішній торгівлі припадає 0,28% станом на 2013 р., в порівнянні, в Росії цей показник сягає 0,86% у зовнішній торгівлі авіа технікою. За словами фахівців, наша держава володіє значним науковим потенціалом та виробничими потужностями для створення авіаційної техніки. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків.

Українське літакобудування представлене авіабудівним концерном «Авіація України», учасниками якого являлись гіганти авіаційного сектору, серед яких: Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова, Київський авіаційний завод «Авіант», Завод № 410 цивільної авіації, Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, ДП НП «Буран», ДП «Харківське агрегатне конструкторське бюро», Харківський машинобудівний завод «ФЕД», Запорізьке машинобудівне КБ «Прогрес» ім. академіка Івченка», підприємство «Новатор», казенне підприємство «Радіовимірювач».

Основними виробничими підприємствами галузі в Україні залишаються Київський завод «Авіант» і Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова [2].

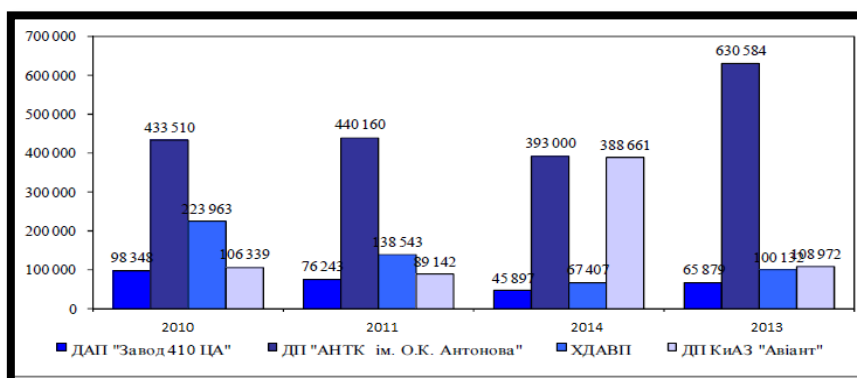


Рис. 2. Порівняльний аналіз чистого доходу підприємств авіапромисловості від реалізації продукції

Найбільшу часту чистого доходу має Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова, його частка становить 630584 тис. грн., станом на 2013 р [3]. Щодо Київського заводу «Авіант», то дохідність підприємства у 2012 році була найбільшою – 388661 тис. грн., проте у 2013 р. цей показник зменшився вдвічі (рис. 2).

Здійснений аналіз дозволяє зробити висновок: авіаційна промисловість є однією з провідних галузей машинобудівного комплексу розвинених країн Європи, США, Канади. Різні країни, навіть промислово розвинені, значно відрізняються за об'ємом виробництва і продажу авіаційної. За цими показниками з великим відривом лідирують США та Франція. Щодо України, авіаційна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків. І причина у відсутності фінансових ресурсів. Для зростання конкурентоспроможності галузі на сьогоднішній день стратегією виходу на світовий ринок авіа продукції є саме співпраця з іншими країнами-виробниками.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Дуленко А. Л. Оцінка конкурентоспроможності авіаційної техніки / А. Л. Дуленко, В. С. Купріянова // *Конкурентоспроможність: проблеми науки та практики : Монографія.* – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2007. – С. 229–242.

2. Бронова Ю. Г. Формування господарсько-правового механізму літакобудівної діяльності України *Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. Серія: Економічна теорія та право / редкол. : А. П. Гетьман та ін.* – Х. : Право, 2011. – № 2 (5). – 232 с.

3. Офіційний сайт Науково-технічного комплексу ім. О. К. Антонова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.antonov.com>.

ГАЛИНА ПАСТУХ

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ ГЛОБАЛЬНОГО РИНКУ ГАЗУ

З усіх глобальних проблем людства однією з найбільш гострих є енергетична. Відомо, що за останні 30–40 років людство спожило вуглеводнів більше, ніж за всю свою попередню історію. Технологій для запровадження принципово нової, неуглеводневої енергетики майбутнього поки що реально не передбачається, а запаси палива на планеті не тільки мають свої межі, але й розподілені вкрай нерівномірно і, як правило, далеко від традиційних і нових великих споживачів.

Природний газ є важливою сировиною для забезпечення енергетичних потреб людства. Непростим завданням є оцінка потенціалу його використання враховуючи сучасні реалії. Окрім цього, є велика невпевненість щодо розвитку цього ринку в глобальних вимірах, а особливо в Європі.

У 2014–2015 рр. проблема забезпечення енергетичної безпеки набула особливої актуальності, що істотно вплинуло на сталий розвиток енергетичних ринків у глобальному вимірі.

Природний газ – є головним енергоносієм у світі та охоплює різні сфери нашого життя. Звичайно, що ця тенденція може змінитись, завдяки все більш зростаючій ролі альтернативних джерел енергії. Цей фактор необхідно враховувати з метою довготермінового планування глобального енергозабезпечення.

Європа активно рухається в напрямку газової незалежності, особливо Німеччина, що активно диверсифікує використання газу шляхом прийняття низки стратегій всередині країни. В серпні 2009 року було затверджено план розвитку використання електромобілів до 2020 року. Сума інвестицій в даний проект складає понад 200 млн. євро, тобто до 2020 року у Німеччині має бути щонайменше 1 млн. електромобілів. Це складе серйозну конкуренцію автомобілям, що працювали на газу та нафті, виробництво яких буде обмеженим.

Наступним важливим проектом, що носить назву Desertec – є будівництво сонячних електростанцій на африканських узбережжях, енергоресурси з яких будуть транспортуватись на європейський континент.