

СВІТОВІ АВІАБУДІВНІ ТНК ТА ЇХ РОЗПОДІЛ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ

РИЧКА Марина Анатоліївна,
асистент,

Інститут міжнародних відносин Національного авіаційного університету

Сучасний розвиток світової економіки характеризується цілим рядом тенденцій, які мають суттєвий вплив на розвиток міжнародних фінансів, а також зауважено значення науково-технічного прогресу, інформатизації і комп'ютеризації. Головною характеристикою сучасної світової економіки став процес інтернаціоналізації і глобалізації світового господарства. Стратегічно важливою галуззю економіки, однією з основ конкурентноздатності і формування інноваційної моделі розвитку є авіа будівельна галузь України.

Ключові слова: ТНК, фінансові ресурси, глобалізація, конкуренція, інтернаціоналізація, корпорації.

Актуальність проблеми. Фінансова глобалізація є найсуттєвішим чинником світової економічної глобалізації. У визначення фінансової глобалізації міститься зміст позитивних факторів — змога індивідуальних підприємців захиститись від валютних та процентних ризиків, швидко пристосуватися до фінансових шоків, які є наслідком, наприклад, економічних, банківських та нафтових криз, гарантії сталої фінансової дисципліни в економічній поведінці та тощо.

Рівень світових ринкових механізмів на поточному етапі недосконалий та нестабільний, який не в змозі бути глобальним регулятором, адже спекулятивні методи дії ринкових гравців є прерогативою ринку. Наднаціональні способи керування фінансовими потоками є неадекватні до можливостей впливу на них учасниками глобалізації: ТНК, міжнародними фінансовими організаціями, крупними індивідуальними підприємцями-фінансистами тощо, де їх діяльність доведе країну або регіон до фінансового хаосу.

Ринок авіакосмічної галузі досить насичений, конкуренція відбувається не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. Авіаційна промисловість в економіці України є однією з найбільших, найвагоміших та стратегічних галузей. При дуже вигідному геополітичному місці розташуванні України все одно має економічні кризи, причинами яких є бездіяльність у процесах формування світового доходу та його розподілу.

Аналіз останніх наукових досліджень і публікацій. На результати дослідження справили значний вплив роботи таких науковців та дослідників: Кисельов С., Завальний В. Д., Козловский А. В., Борисенко П. А., Алексеев Ю., Поспелова О., Коба В. Г., Коба О. В., Мялиця А., Лебедев А. та інші.

Разом з тим розподілу фінансових ресурсів світових авіабудівні ТНК, зокрема авіабудівним корпораціям України, не приділено достатньої уваги.

Мета роботи. Показати розподіл фінансових ресурсів авіакосмічних галузей країн світу у вигляді часток певної корпорації, їх розподіл між окремими компаніями, а також між авіаційними державами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Авіакосмічні ТНК є одними з найпоказовіших в світі, адже капіталомісткість, наукомісткість, значимість, ексклюзивність продукції, дорожня акція яких є цьому свідком. Обслуговування діяльності ТНК банками на міжнародних фінансових ринках є одним із головних джерел отримання ними прибутків.

Глобальні тенденції інтернаціоналізації виробництва й капіталу, приватизації, стратегічних альянсів і лібералізації зовнішньої торгівлі надали ТНК головну роль в світовому економічному розвитку. ТНК авіакосмічної галузі світу відносяться до найбільших, які в перспективі зможуть стати домінуючою силою світового господарства, як провідна сила розвитку та ефективного функціонування, що перспективно можуть створити світовий наднаціональний уряд.

Одним з найвагоміших фактором успіху компанії авіакосмічної галузі будь-якої країни у світовому просторі є науково-технологічне лідерство, в основі якого полягає концентрація інновацій. Інтеграційні процеси в науково-технологічній сфері призводять до зменшення ризиків, економії часу та коштів, зниження ймовірності повторів досліджень, оптимального та раціонального використання національного потенціалу. Концентрація глобальних ресурсів технологічної галузі та центрів знань в структурі світових корпорацій (ТНК) забезпечує досягнення кінцевого результату [1, с. 67-68].

Світова інтеграційна тенденція в інноваційну сферу є суттєвим чинником розвитку національних галузей високих технологій. Адаптація України до технологічної інтеграції глобального виміру має початкові риси.

Головним аспектом стратегічного технологічного розвитку є фінансовий сектор економіки. Таким чином, активний розвиток фондового ринку і його ефективне використання уможливорює здійснення

технологічного прориву. Операції на ринку капіталів наглядно демонструють нові напрямки науково-технічного прогресу, що представлені акціями компаній інформаційних технологій, генної інженерії, авіації та ін. Високотехнологічною компанією авіакосмічної галузі в Україні є «Мотор-Січ», яка за рейтинговими оцінками з представлених є однією із найліквіднішими акціями серед наукомістких компаній [2, с. 80-88].

Узагальнення сучасного розуміння інновацій високотехнологічної галузі визначає стратегічну місію, яку виконує інноваційний розвиток. Сучасне становище інноваційного розвитку авіакосмічної галузі в Україні має певні передумови та перешкоди щодо досягнення необхідного гатунку інноваційного розвитку у ланцюгу та взаємодії зі світовими ТНК даної галузі.

Сучасний стан світогосподарювання демонструє нам етап розвитку ринку великих літаків у вигляді масштабної структури, що розподілена між провідними ТНК. Значимо, що після значного зниження обсягів ринку пасажирських літаків у 2001-2003 рр. у 2005 р. мали збільшення попиту на пасажирські літаки. Великі корпорації, які були вимушені виготовляти пасажирські літаки з максимальною кількістю найновіших технологій й одночасно знижувати ціну мали значне збільшення замовлень на вироблення літаків у 2005 р. Такий стан справ для українських виробників літаків є величезною можливістю для збільшення та закріплення своїх позицій на світових ринках [3].

Компанія «Боїнг» входить у десятку найбільших транснаціональних корпорацій світу і є лідером у галузі з виробництва літаків. Із збільшенням конкуренції, особливо з європейською компанією «Airbus», керівництво корпорації «Boeing» постійно шукає нові шляхи й методи відстоювання своїх інтересів на світовому ринку. Також постійно йде процес пошуку оптимальної структури корпорації.

Крім основних трьох структурних підрозділів: цивільного літакобудування, військового замовленням й космічних компаній «Boeing» почала процес формулювання й реалізації нових для аерокосмічної галузі завдань — створила підрозділ Connexion by Boeing SM, що працює в сфері комунікацій. Вона придбала компанію Jerpesen, що стала основою бізнесу, компанії в області інформаційних послуг. Крім того, створений підрозділ Boeing Capital Corporation надав можливість підвищити увагу до питань надання фінансових послуг.

Конкуренція світового ринку відбувається в умовах ринкової системи, де для того, щоб вижити, необхідно розвиватися. У рамках концепції глобального розвитку відділення «Boeing» загострення конкурентної боротьби спонукається новими завданнями. Так, наприклад, пошук стратегічних партнерів стає як ніколи актуальним для забезпечення доступу до ринків і ресурсів і оптимізації витрат [5].

Таким чином, корпорація залучає до своєї структури аерокосмічні компанії (табл. 1)

Таблиця 1

Структура корпорації Boeing, США

Назва компанії	Форма власності	Компанії, які залучені до злиття й поглинання	Вартість угоди, млрд. дол. США	Рік злиття й поглинання
Boeing	приватна	Huges Space and Comuncations Activities	3,8	2000
		Rockwell Aerospace / Defense	-	2003
		Frontier Systems	3,1	1996
		McDonnell Douglas	-	2004
			16,3	1996

Джерело: [5, С. 11-14]

Діяльність компанії «Боїнг» відбувається за межами США, чим підсилює економічну активність країн й підвищує конкурентоспроможність своєї продукції.

Як стверджують економісти, вартість ведення бізнесу в штаті Вашингтон одна з найвищих у країні, чим дуже перешкоджає розвиток компаній, особливо діяльність яких міжнародного масштабу, як компанія «Boeing».

Конкурентною авіакосмічної індустрії США являється європейська. За 30 років керівництво європейських країн об'єднали свої ресурси з компанією «Airbus», забезпечивши єдність держави й промисловості. Вони поставили перед собою завдання замінити на ринку компанію «Boeing».

Провідними на європейському ринку авіапродукції є ті компанії, які сконцентрували свій інтелектуальний, науково-технічний та промисловий потенціал у формі потужних інтегрованих структур. Трансформація європейського ринку надала можливість об'єднанням новітніх технологій кількох країн створити більш конкурентоспроможну авіаструктуру.

Процеси створення інтегрованих структур в США закінчились у 1997 році, в Західній Європі вони на етапі завершення.

Таким чином, першому етапі в авіакосмічній галузі Західної Європи підприємства Великої Британії, Німеччини, Іспанії та Італії спочатку були інтегровані в єдині національні компанії, відповідно, Bae Systems, DASA, KASA, Finmeccanica. Франція сконцентрувала три національні компанії - Aerospatiale, Marta, Daesault (табл. 2).

Таблиця 2

Структура корпорації Західної Європи

	Країна	Назва компаній та їх новий склад			
		I етап	II	III (1999 р.)	(2000 р.)
Західна Європа	Італія	Finmeccanica	Airbus		
	Велика Британія	Bae Systems			
	Німеччина	DASA (Daimler Chrysler Aerospace AG)			DASA
	Іспанія	KASA (Construcciones Aeronauticas S.A.)			KASA
	Франція	Aerospatiale			Aerospatiale Marta Daesault
		Marta			
Daesault					

Джерело: [6], складено автором.

Другим етапом створювалися міжнародні об'єднання у вигляді консорціумів — Eurofighter, Eurocorper. Головним досягненням було створено компанію Airbus, яка включила до свого складу компанії Aerospatiale, DASA, Bae Systems і KASA (див. табл. 3). EADS належить 80% акцій Airbus [7].

У 2003 р. компанія «Airbus» займала перше місце в світі з виробництва магістральних пасажирських літаків, збільшивши за рік свою частку на світовому ринку з 44% до 52%.

Таблиця 3

Структура володіння акцій корпорації Airbus, Франція

	Компанії у складі	%, акцій
Airbus	Aerospatiale	37,9
	DASA	37,9
	Bae Systems	20
	KASA	4,2
Всього		100

Джерело: [6]

Франція у 1999 р. з трьох компаній створила одну Aerospatiale Matre Daesault, яка дорівнює компаніям Німеччини та Великої Британії, також ввійшла до першої трійки світових виробників ракет, ракет-носіїв, супутників та гелікоптерів.

У 2000 р. французька компанія Aerospatiale Matre Daesault об'єдналася з німецькою DASA та іспанською KASA у європейську авіакосмічну компанію EADS.

У перспективі створення європейської компанії, яка охопить сферу авіації, космосу та електронних технологій, де прогнозується щорічний обігом 45 млрд євро. До складу мають увійти потужні промислові групи Франції Alcatel, Thales та підрозділи концерну EADS, які займаються виробництвом космічних апаратів [6].

Під контролем Франції 12,5% сегмента світового ринку, в загалі країни ЄС контролюють 32,6% світового авіакосмічного виробництва [5, с. 11-14].

Світовий авіаційний ринок до свого складу включає потужну канадську компанію Bombardier Aerospace, яка успішно розвивається завдяки ефективній маркетинговій стратегії. Вона спеціалізується на виробництві невеликих літаків, котрі не конкурують з європейськими та американськими гігантами, завдяки чому компанія отримує іноземні інвестиції. Відповідно до цієї стратегії, відбувалися поглинання невеликих конкурентів (див. табл. 4) [8, с. 9.].

Структура деяких світових аерокосмічних корпорацій

Назва компанії	Країна	Форма власності	Дохід 2007 р., млрд. дол. США	Компанії, які входять до складу	Вартість угоди	Рік злиття та поглинання
Lockheed Martin	США	приватна	46,7	Lockheed Corp. Martin Marietta Corp.	10	1995
				Loral Company	9,1	1996
				Titan Corp.	2,5	2003
Embraer	Бразилія	приватна	5,6		-	
Northrop Grumman	США	приватна	37,3	TRW	11,9	2002
				Litton	2,6	2001
				Newport News	2,6	2001
Bombardier Aerospace	Канада	приватна	19,4	Canadair Limited	-	1986
				de Havilland Canada		1992
				Learjet Company		1990
				Short Brothers (PLC)	-	1989
BAE Systems	Велико-Британія	приватна	31,1	Marconi Electronic systems (сша) The British Aerospace	12,75	1999
				Tracor	1,4	1998
				Lockheed Martin Control Systems	2,2	2000
				United Defense Industries (UDI)	4,2	2005

Джерело: [5, с. 11-14]

В Індії існує єдина державна авіабудівна корпорація — HAL [9]. Широкомасштабні проекти із державами Центральної і Східної Європи з Україною в оборонно-технічній сфері дедалі більше носить фрагментарний осередковий характер. Навіть у такій галузі, як космос, де Україна традиційно сильна [10].

Тому вітчизняний шлях співпраці в аерокосмічній галузі спрямовується на Схід, що має стратегічне підґрунтя.

Річні видатки бюджету України на НДДКР, за даними Українського науково-дослідного інституту авіаційної технології, складають не більше 5 млн. дол. США. Відсутність активної міжнародної кооперації стримує розвиток вітчизняного авіаційного комплексу.

В Україні не існує конкуруючих зі світовими лідерами корпорацій. Значна частина підприємств авіаційної галузі лишаються власністю держави та не можуть бути приватизовані. Перспективним для розвитку української авіаційної галузі має стати консолідація авіаційних підприємств до потужних структур, як це відбувається в усіх авіакомплексів розвинутих країн.

Першими кроками в інтеграційних процесах в Україні було створення державної корпорація Авіація України, до складу якої увійшли 10 підприємств. Але отримали неефективність її функціонування та незлагодженість дій між її учасниками [5, с. 11-14].

Структурне об'єднання підприємств авіаційної галузі повинно спростити виробничу кооперацію та надати можливість консолідувати зусилля найбільших підприємств даної галузі. Українська корпорація «Антонов» з торговою маркою «АНТОНОВ» складається з АНТК ім. Антонова, КІАЗ «АВІАНТ», ХДАВП, Київського авіаремонтного заводу № 410. Створення концерну в такому складі не містять підприємства-виробники устаткування, гелікоптеробудівники та двигунобудівники.

Агентство Defense Express в 2004 році оцінило обіг «АНТК» в сумі 505,6 млн. грн. (близько 100 млн. дол. США) [11].

Це структурне угруповання має прозорі відносин, збільшення економічного розвитку, збільшення ефективності функціонування та подолання тенденцій занепаду вітчизняної авіабудівної галузі (див. табл. 5) [3, 12].

**Структура державної літакобудівної корпорації
Національне об'єднання «Антонов»**

Назва корпорації	Назви компаній, що входять до складу	Рік створення	Вартість, млн. грн. (2004 р.)
Українська корпорація Антонов	Авіаційний науково-технічний комплекс імені Антонова	2008	505,6
	Київський авіаційний завод АВІАНТ		
	Харківське державне виробниче підприємство		
	Київського авіаремонтного заводу №410		

Джерело: [3, 13, 11].

Підприємства «Антонова» підібрані таким чином, щоб створити замкнутий виробничий цикл: від розробки до обслуговування готових машин. Але підприємства даної корпорації, які є найкрупнішими авіабудівниками в Україні, категорично різні за сферами інтересів, за фінансово-економічним станом, за професійним рівнем кадрів. Задля успішної роботи виробничого циклу потрібна дуже зважена стратегія розвитку авіаційної галузі й управління корпорацією, яка досі не поставлена [9].

Кооперація ХДАВП з іранською літакобудівною компанією HESA здобутком своєї діяльності має постачання літакокомплектів в Іран для подальшого складання. Але, літаків будують мало, невеликими серіями, терміни виготовлення змінюються [3].

Галузь української авіаційної промисловості об'єднує 34 літакобудівних, двигунобудівних, приладобудівних й агрегатних підприємств, конструкторських бюро й Національних Дослідних Інститутів. Також в Україні діють 10 ремонтних заводів Міністерства оборони України, які входять до складу концерну Авіавоенремонт, й цивільні авіаремонтні заводи. [14, с. 23-27].

Також українськими структурами є ВАТ «Мотор Січ» — одне з найбільших в світі й єдине в Україні підприємство з розробки, виготовлення, випробувань, доведення до експлуатації й ремонту двигунів, які експлуатуються у 61 країні світу. В склад підприємства входять 15 структурних підрозділів, які розташовані на території України та мають представницькі органи в Києві та Москві. Структура ВАТ Мотор Січ об'єднала 8 заводів (див. табл. 6 і 7), корпорацію «Антонов» (яка в свою чергу об'єднала АНТК ім. О.К. Антонова, два провідних заводи та інститут авіаційних технологій), холдинг «Хартрон» (ВАТ «Хартрон» і 13 підприємств у формі товариств з обмеженою відповідальністю, створених за участю ВАТ «Хартрон») тощо [15].

ВАТ «Мотор Січ» спеціалізується на виробництві газотурбінних двигунів для цивільної та військової авіації. Десятки тисяч двигунів виготовлені ВАТ «Мотор Січ» встановлені на 88 типах літальних апаратів світових фірм таких як: Антонов, Ілюшин, Берієва, Туполев, Яковлев, Камов, Миль чеського «Aero Vodochody» та китайського «NAMS». «Мотор Січ» здійснює закінчений цикл виробництва двигунів, а що також забезпечує цілий цикл ремонту, випробування та обслуговування двигунів.

Таблиця 6

Структура ВАТ «Мотор Січ»

Назва корпорації	Назви компаній, що входять до складу	Рік створення та місце розташування	Вартість, млн. грн. 2007р.
ВАТ «Мотор Січ»	Запорізький двигунобудівельний завод	1907, м. Александрівське (з 1921 р. - м. Запоріжжя)	2 671,51
	Запорізький машинобудівельний завод ім. В. І.Омельченко	1988, м. Запоріжжя	
	Сніжнянський машинобудівельний завод	1974, м. Сніжне Донецька обл.	
	Волочиський машинобудівельний завод	1971, м. Волочиськ Хмельницька обл.	
	Авіакомпанія «Мотор Січ»	1984	

Джерело: [15].

Таблиця 7

Структура володіння акцій корпорації Мотор Січ

	Частка вартості	%, акцій	Дохід 2007 р., млн. дол. США
ВАТ«Мотор Січ»	Юридичні особи	42,1	343
	Фізичні особи	57,9	
	Держава	0	
	<i>Всього</i>	100	

Джерело: [15, 16]

Основна спеціалізація українського літакобудування — транспортні літаки та пасажирські літаки для регіональних та середніх магістральних мереж [3].

Умови створення корпорацій в Україні якісно відрізняються від відповідних умов Західної Європи, де основним для створення об'єднань є певне зменшення внутрішнього і зовнішнього ринку продукції, адже в нашій державі відсутній внутрішній ринок, занепад галузей та проблеми з виходом на зовнішній ринок, також відсутність багаторічного досвіду діяльності в ринковому середовищі, приналежність державі даної галузі гальмує процеси ринкової трансформації, державне фінансування недостатнє для запобігання занепаду [6].

Європейський вибір України — це рух до стандартів інформаційного суспільства, соціально орієнтованого ринкового господарства, базованого на засадах верховенства права. Процес входження пострадянських країн у світову економіку виявився дуже важкий. Це відмічають як вітчизняні, так і закордонні експерти з міжнародних проблем.

Країна, яка має космічні технології, на жаль, стала експортером переважно сировини, напівфабрикатів та дешевої робочої сили. Подолати цю суперечність можна лише через гнучку адаптацію до глобального економічного середовища [17, с. 87].

Для того, щоб увійти до альянсу треба відповідати єдиним стандартам. На сьогодні розвиток і процвітання авіаційної галузі України ускладнюється недостатнім фінансуванням.

Стратегія економічних перетворень, які здійснюються в Україні сьогодні та продовжуватимуть відбуватися і у майбутньому, повинна будуватися на засадах активного інноваційного розвитку. Майбутнє авіакосмічної галузі в об'єднанні заводів, підприємств та інших установ і потужного інтелекту. Альянси в авіакосмічній галузі приведуть до синергетичних потужних структур, які нададуть можливість українським авіакомпаніям перейти із ряду європейських у ряд світових.

Світове господарство висуває для України певні вимоги до стратегічних напрямків розвитку ринку для майже всіх радянських авіакосмічних підприємств, які на сьогодні є не спроможними на міжнародному рівні. З приводу цього з початку XXI ст. українські авіакосмічні виробники стали модернізувати ці напрямки стратегічного управління, а ще з 70-х років технопарки з'являлися фактично в усіх розвинених й країнах, що розвиваються. На сьогодні у світі існує більше 600 технопарків. Почали застосовувати стратегії «глобального» та інтеграційного гатунку, де само й створювалися технопарки, тобто інноваційні каталізатори, які своєю місією мають сприяти розвитку наукомісткого сектора промисловості, приваблювати інвесторів [18].

Конкурентами підприємствам авіаційної промисловості України такі компанії:

- літакобудівельними:
 - бразильська компанія Embraer,
 - канадська компанія Bombardier,
 - франко-італійське об'єднання ATR,
 - шведський концерн SAAB,
 - російське «цивільні літаки Сухого» з новітнім проектом SSJ-100;
- двигунобудівельними:
 - американська компанія Allison,
 - французька компанія Snecma,
 - російські підприємства, серед яких Омський та Пермський моторобудівні заводи, а також науково-виробниче об'єднання «Сатурн» з новітнім проектом SaM-146.

Українські підприємства та компанії авіаційної галузі займають ринкову нішу, де відбувається конкуренція з виробниками «другого ешелону». Зазначається близько 80% галузі орієнтовано на експорт, які реалізують продукцію переважно в країнах СНД та країнах далекого зарубіжжя, що розвиваються:

- у сфері літакобудування: Росія, Казахстан, країн Близького Сходу, Індія, Китай та ін.;
- у сфері двигунобудування: більше 50% авіадвигунів реалізують у Росію, інші — в країнах далекого зарубіжжя, переважно у тих же, що й літаки. [19, с. 61-65].

Основним призначенням авіакосмічних технопарків в Україні є впровадження комерційного режиму стосовно результатів наукових досліджень, доведення продукції до виробничих структур ринку.

Задля підтримання конкурентної позиції на світовому ринку авіаційні держави стратегічно спрямовані на міжнародну інтеграцію авіапромисловості. Також необхідним залишаються покращення технологічного рівня проектів й виробництва з відповідною фінансовою підтримкою. Так, авіалітери США і Західної Європи пішли шляхом реструктуризації компаній-авіавиробників, де на сьогодні маємо могутні корпорації «Boeing» та «Airbus» відповідно. Росія має намір створити єдину Об'єднану

авіабудівну корпорацію (ОАК), яка дозволить країні посісти одне з провідних місць провідних світових виробників авіатехніки. В Україні здійснюються певні інтеграційні процеси в авіаційній галузі, які викликані потребою організаційної і технологічної перебудови галузі для забезпечення підтримання марки «Ан» на передових позиціях світового ринку [20, с. 44].

Корпорація «Антонов» разом з усіма своїми складовими учасниками є державної форми власності, що не сприяє міжнародному кооперуванню. Отже, ТНК провідних країн світу мають конкурентні переваги на глобальному ринку, де залучені значні обсяги приватного інвестиційного капіталу та де домінуючою є державно-корпоративна форма власності.

Отже, слід зазначити взаємну зацікавленість і об'єктивну необхідність подальшого розвитку авіабудування, який був створений загальними зусиллями наукового і виробничого потенціалу. Маємо позитивні оцінки результатів реалізації спільних програм і проектів в процесі створення нової авіатехніки за минулі роки. Найважливішим шляхом спільного співробітництва є створення умов подальшого розвитку для інтеграції авіакосмічної галузі. Тобто, наявні ресурси даних галузей цих двох країн, з подальшим правильним використанням, із знаходженням нових інтеграційних форм співробітництва призведуть до широкого використання космічних технологій на благо не тільки населенню Росії та України, а й всього людства [21, с. 17-18].

Перспективними ринками для вітчизняних виробників літаків є країни Азії та Африки, де попит відносно низький на американські та європейські літаки, які дорогі та не відрізняються якістю. В першу чергу це країни Саудівської Аравії, Лівії, Єгипту, ОАЕ, Пакистану. Іран імпортує літакокомплекси для складання [3].

Висновок. Вітчизняній авіакосмічній галузі на стратегічному шляху розвитку необхідно зберегти й укріпити дійсний потенціал, надати можливість забезпечити відтворення інновацій і технологій на світовому рівні задля забезпечення галузі самостійного розвитку. Становлення України як активного учасника світового авіакосмічного ринку вимагає здійснення великої фінансової підтримки, створення сприятливих умов для забезпечення взаємодії державного і приватного капіталу та іноземного інвестування.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Пирожков С. І. Проблеми забезпечення економічної безпеки і сталого розвитку України / Відп. ред., Б. В. Губський, А. І. Сухоруков. – К.: НІУРВ, 2000. – 130 с.
2. Україна конкурентоспроможна: віднайти свою унікальність. від 4.01.06 [Електронний ресурс] / С. Кисельов – Режим доступу до: <http://www.kandydat.com.ua>;
3. Євтушевський В. А. Корпоративне управління: Підручник / Євтушевський В. А. – К.: Знання, 2006. – 406 с. – <http://e-finance.com.ua>
4. Роль і місце міжнародної науково-виробничої кооперації в становленні інноваційної моделі розвитку України. – Режим доступу до: <http://redhat9.niss.gov.ua>
5. Інноваційний шлях розвитку українського суспільства потребує нової економічної стратегії / Микола Паладій 26.06.2004. – Режим доступу до: <http://patent.km.ua>
6. СОТ як виклик конкурентоспроможності національної економіки – перспективи для промисловості Києва / Я. Жаліло, к.е.н., Національний інститут стратегічних досліджень. – Центр антикризових досліджень. – Режим доступу до: www.niss.gov.ua
7. Завальний В. Д. Авіакосмічна промисловість / В. Д. Завальний // Машинобудівництво в Україні. – 2006. – № 8 (74). – С. 9.
8. Козловский А. В. Концепция развития авиации общего назначения России / А. В. Козловский // Проблемы системного подхода в экономике: Сборник научных работ: Выпуск 25. – К.: НАУ, 2008. – С. 243-238.
9. Режим доступу до: <http://kmg.gov.ua/news>
10. Борисенко П. А. Проблеми реформування та розвитку авіаційної промисловості України / П. А. Борисенко // Економіка та держава. – № 8. – 2008. – С. 61-65.
11. Украинское авиационное строительство: операция реанимация? 14.01.09 – Режим доступу до: <http://www.wing.com.ua>
12. Фигурнова Н. П. Международная экономика / Н. П. Фигурнова. – М.: Омега-Л, 2005. – 509 с.
13. Алексеев Ю. Космическому сотрудничеству Украины с Россией – новый импульс / Ю. Алексеев // Аэрокосмический курьер. – № 5 (47). – 2006. – С. 17-18.
14. Дергачев В. А. Международные экономические отношения: Учебник / В. А. Дергачев. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 367 с.
15. Поспелова О. Кремль озабочен состоянием авиапрома / О. Поспелова // Аэрокосмический курьер. – № 1 (49). – 2007. – С. 6-12.
16. Коба В. Г., Коба О. В. Концептуальні засади розвитку авіаційної промисловості України / В. Г. Коба // Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наукових праць: Выпуск 25. – К.: НАУ, 2008. – С. 115-119.
17. Мяслиця А. Главное – реализация совместных программ и проектов / А. Мяслиця // Аэрокосмический курьер. – № 5 (47). – 2006. – С. 23-27.
18. Лебедев А. Государство будет участвовать в формировании спроса на новые самолеты / А. Лебедев // Аэрокосмический курьер. – № 2 (50). – 2007. – С. 8-11.

Ричка М. А. Мировые авиастроительные ТНК и распределение их финансовых ресурсов / Институт международных отношений Национального авиационного университета.

Современное развитие мировой экономики характеризуется целым рядом тенденций, которые имеют существенное влияние на развитие международных финансов, а также отмечено увеличение значения научно-технического прогресса, информатизации и компьютеризации. Основной характеристикой современной мировой экономики стал процесс интернационализации и глобализации мирового хозяйства. Стратегически важной отраслью экономики, одной из основ конкурентоспособности и формирования инновационной модели развития является авиастроительная отрасль Украины.

Ключевые слова: ТНК, финансовые ресурсы, глобализация, конкуренция, интернационализация, корпорация.

Richka M. World aircraft-building TNCs and their distribution of financial resources. / Institute of International Relations National Aviation University.

The modern global economy is characterized by a number of trends that have significant influence on the development of international finance, and also the increasing importance of scientific and technological progress, information and computerization. The main characteristic of the modern world economy has become the process of internationalization and globalization of world economy. Strategically important sector of the economy, one of the foundations of competitiveness and the formation of an innovative model of development is an aircraft industry of Ukraine.

Keywords: TNC, financial resources, globalization, competition, internationalization, corporation.