

О. М. Кранко,
аспірант, Національний авіаційний університет
Г. О. Скуз,
аспірант, Національний авіаційний університет

ДОСВІД ПРОВЕДЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Проаналізовано процес реструктуризації авіаційної галузі США. Вдосконалено організаційно-економічні етапи проведення реструктуризації авіаційної галузі України.

The process of restructuring of aviation industry of the USA is analysed. It is improved organizationally economic the stages of leadthrough of restructuring of aviation industry of Ukraine.

Ключові слова: реструктуризація, авіаційна промисловість.
Key words: restructuring, aviation industry.

ВСТУП

Загальновідомо, що авіаційна і космічна галузь є найважливішим показником технічного потенціалу країни. Україна, не дивлячись на економічні труднощі, самостійно здатна розробляти і виробляти конкурентоздатну, на світовому ринку, авіаційну і космічну техніку, використовуючи потенціал, накопичений в Радянському Союзі, і сучасні напрацювання. Але для цього необхідно провести реструктуризацію авіаційної галузі, спираючись на досвід країни-лідера з авіаційного виробництва.

Питаннями реструктуризації підприємств займалися: І.М. Акімова, М.Д. Аїстова, К.М. Леміш, І.І. Мазур, О.О. Терещенко, М.О. Риндач, К.В. Гайдук, В.А. Швандара, О.Б. Моргулець, О.А. Гавриш, А.О. Лігоненко, І.Г. Балабанов, О.М. Соколова, Ю.М. Лимонов, І.А. Садловська, Н.К. Моїсєєва, Ю.А. Андрійчук.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою роботи є дослідження досвіду реструктуризації підприємств-виробників авіаційної галузі та розробка економіко-організаційних рекомендацій щодо проведення реструктуризації авіаційної галузі України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Розглядаючи досвід реструктуризації підприємств-виробників літальних апаратів України та світу і наукові дослідження процесу реструктуризації, вимальовується тенденція, що сам процес реструктуризації у нашій країні застосовується при кризовому стані підприємства, банкрутстві, ліквідації. Описуються процеси поділу, розпродажу майна, погашення заборгованості та економічне значення у ефективності цих дій. Після розпаду Радянського союзу більшість підприємств, виробництв, заводів саме так пройшли процес реструктуризації, інші підприємства змінюються під тиском часу чи законодавства не роблячи при цьому якісних економічних досліджень.

Для вирішення поставленої задачі було досліджено досвід проведення реструктуризації США — в країні, що здатна самостійно розробляти і виробляти літальні апарати всіх класів — від легких літаків і вертольотів до стратегічних бомбардувальників і широкофюзеляжних

лайнєрів. Авіаційна промисловість США є сукупністю виробничих підприємств, науково-дослідних і дослідно-конструкторських установ, зайнятих розробкою, серійним виробництвом, модернізацією і ремонтом авіаційної техніки.

Не дивлячись на посилення позицій європейських виробників, що продовжується, авіаційна промисловість США зберігає лідируюче положення в світі. Вже у 2006 році галузь виробила продукції і послуг на суму 152 млрд доларів (на 2,7% більше, ніж у попередньому році), що складає 3% валової продукції оброблювальної промисловості, або близько 70% світового обсягу авіаційного виробництва. У галузі налічується близько 1 500 авіапідприємств. Число зайнятих в галузі до 295 тис. чоловік. Обсяг умовно-чистої продукції авіаційної галузі США в цінах 2000 років склав 52,4 млрд доларів, що на 4% перевищує аналогічний показник попереднього року. Продукція галузі експортується більш ніж в 130 країн світу. У 2006 році на підприємствах авіаційної галузі США було вироблено 169 ЛА військового призначення, з них 118 винищувачі-бомбардувальників, 26 військово-транспортних літаків і 20 військових вертольотів.

У даний час у виробництві США знаходяться: тактичні винищувачі F-22a "Рептор", F-15e "Страйк Голок", F-16 "Файтінг Фалкон", винищувачі-штурмовики F/a-18e/f "Супер Хорнет", військово-транспортні літаки C-17 "Глобмастер-3" і C-130 "Геркулес", літаки ДРЛО і управління авіацією E-2 "Хокай", літаки з укороченим зльотом і вертикальною посадкою V-22 "Оспрей", багатопільові вертольоти UH-60 "Блек Хок", вертольоти вогневої підтримки AH-64 "Апач". Ведеться розробка за програмою JSF тактичних винищувачів F-35a, B і Z "Лайтнінг-2", БЛА за програмою UCASV.

До найбільш крупних виробників авіаційної техніки належать: "Локхид-Мартін", "Боїнг", "Нортроп-Грумман", "Рейтеон", "Дженерал дай-немікс", "Юнайтед технологіс", "Текстрон".

Всі вони є головними підрядчиками міністерства оборони США, багатогалузевими військово-промисловими корпораціями, що випускають продукцію військового, цивільного і подвійного призначення. Організаційно кожен корпорацію формують декілька фірм, до складу яких входять спеціалізовані відділення, що зай-

маються виробництвом авіаційної техніки. Сучасна структура галузі є значною мірою наслідком процесів реструктуризації, що мали місце в середині-кінці 90-х років минулого століття. Завершення періоду "холодної війни", перегляд стратегії національної безпеки США і скорочення військових витрат привели до зниження об'єму замовлень на військову продукцію і до істотної недозавантаженості виробничих потужностей. У зв'язку з цим галузь була вимушена адаптуватися до потреб менш масштабного ринку військової продукції.

Досліджуючи процес реструктуризації авіаційної промисловості США, можна виділити три варіанти адаптації військово-промислових фірм до нових економічних умов: продаж або ліквідація частини галузевих військово-орієнтованих відділень; збереження і навіть деяке розширення можливостей у сфері військового виробництва шляхом придбання військово-орієнтованих відділень інших фірм або злиття з ними; диверсифікація на невоєнне виробництво або послуги. Зарубіжні експерти відзначають, що головним напрямом реструктуризації авіаційної промисловості США стало подальше підвищення концентрації і монополізації військового виробництва за рахунок злиття і поглинання військово-промислових фірм, в ході яких отримали розвиток процеси спеціалізації на військовому виробництві і різні форми диверсифікації виробництва. Зокрема і конверсія військового виробництва, що передбачає перепрофілювання потужностей на випуск продукції цивільного призначення широкого поширення.

У даний час основу виробничої бази галузі складають близько 20-ти складальних підприємств, 13 з яких мають потужності по виробництву бойових літаків і військових вертольотів. Практично всі складальні підприємства належать приватним компаніям. Доля державних заводів незначна. Так, в даний час у власності держави знаходиться лише одне складальне підприємство. Слід зазначити, що ще на початку 90-х років минулого століття в державній власності знаходилися 53% всіх військових заводів галузі. В рамках реформування державного сектора військової промисловості США частина підприємств була продана компаніям, що їх експлуатували, а частина закрита (резервні підприємства, а також ті, на яких програми випуску продукції були близькі до завершення).

У той же час необхідно відзначити, що на початку нового століття авіаційна промисловість США зіткнулася з рядом проблем, які можуть негативно відбитися на її стані в майбутньому і викликають занепокоєність військово-політичного керівництва (ВПК) США. Основними з них є: скорочення виробничої бази галузі; зменшення обсягів науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок (НДДКР) військового призначення по позиціонуванню основних виробників авіаційної тематиці; невідповідність існуючого законодавства потребам світових ринків авіаційної техніки; посилення конкуренції на світових ринках авіаційної техніки і скорочення долі продукції, виробленої США.

Питання вчасного оновлення, підвищення ефективності, зміна системи управління є дуже важливим і для підприємств-виробників України, адже участь старих заводів всім відома. Авіаційна галузь є однією з найперспективніших галузей економіки України, але на світовому ринку існують великі компанії виробники, такі як Boeing, Airbus, значне місце на авіаційному ринку виробників займають російські компанії. На жаль, обсяги виробництва літаків не збільшилися за останні роки. Авіаремонтні та авіабудівні заводи часто утворюють об'єднання, це дозволяє збільшити розмір статутного капіталу, залучити інвестиції, зменшити розмір витрат на виробництво на ремонт. Україна має великий потенціал, адже кількість заводів, які мають потенціал та пра-

во на участь у процесі авіаційного виробництва, значна — АНТК "Антонов", ОАО "Мотор Сич", ГП "Запорозьське машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" ім.академіка А.Г. Івченко, ДП "ВО "Південний машинобудівний завод" ім. А.М. Макарова", Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, ДП "ЗАВОД 410 ЦА", ДП "Миколаївський авіаремонтний завод "НАРП", ДП Міністерства оборони України "Конотопський авіаремонтний завод "АВІА-КОН", ДП "Чугуївський авіаційний ремонтний завод", ДП МОУ "Луганський авіаційний ремонтний завод", ДП МОУ "Євпаторійський авіаційний ремонтний завод" та інші. Склад об'єднання підприємств, зокрема ДП "Антонов", змінюється дуже часто, але чіткої та ефективної стратегії використання існуючих ресурсів нашої держави немає, більшість заводів, які мають потужність, знаходяться на межі банкрутства та закриття.

На підставі проведених досліджень можна зробити висновок про необхідні дії для ефективного процесу реструктуризації авіаційної галузі:

— формування політики в аерокосмічній промисловості має бути покладене на єдиний орган, що включає представників адміністрації і адміністративно-бюджетного управління країни;

— державні органи повинні узяти під суворий контроль процеси реструктуризації в галузі. Всі заявки, що поступають на "злиття-придбання" аерокосмічних, авіаремонтних підприємств, необхідно ретельно вивчати з метою недопущення скорочення кількості підрядчиків до певного критичного рівня, після якого може бути втрачена здатність виробляти конкурентоздатну продукцію;

— уряд повинен забезпечувати підтримку авіаційної військово-промислової бази, а також виробництв, що є життєво необхідними для забезпечення національної безпеки, але вміст яких не вигідно підрядчикам;

— посилення контролю якості літальних апаратів що виробляються на Україні;

— фінансування НДДКР необхідно здійснювати в належному обсязі і на постійній основі; не лише постійно удосконалювати авіаційну техніку, але і понизити ризик дискваліфікації конструкторських кадрів;

— мають бути зняті обмеження на закупівлі цивільної продукції і послуг, а також на використання розробок військового призначення в цивільній сфері, особливо в області зв'язку і навігаційного забезпечення.

— необхідно переглянути законодавство по експортному контролю, ряд положень якого заважає просуванню військової авіаційної техніки українського виробництва на світові ринки;

— необхідна модернізація або заміна технічного устаткування на авіаремонтних, заводах-виробниках та інших підприємствах, що беруть участь у циклі виробництва.

ВИСНОВКИ

Для ефективного проведення реструктуризації підприємства необхідна розробка комплексної програми. Вона має синтезувати результати аналітичної роботи досвіду зарубіжних країн і на їх основі чітко сформулювати завдання, шляхи, способи, умови досягнення поставлених цілей, майбутні заходи та всі можливі ризики проекту реструктуризації.

Література:

1. Гохан П. Слияния, поглощения и реструктуризация компаний: пер. с англ. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. — 714 с.
2. Зименков Р.И. Реструктуризация оборонной промышленности США // Инвестиции в России. — 2007. — № 3. — С. 19—23.
3. Радионова И.А. Макрогеорфафия промышленно-сти мира. — М., 2000.

Стаття надійшла до редакції 31.01.2012 р.