

Ю. ПОГОРІЛЕЦЬ (Національний авіаційний університет)

## СТВОРЕННЯ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ АВІАРЕМОНТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В СИСТЕМІ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО АВІАРИНКУ В УКРАЇНІ

Сформульовані основні засади та напрями створення пріоритетів розвитку авіаремонтних підприємств в системі забезпечення конкурентоспроможного авіаринку в Україні.

Сформулированные основные принципы и направления создания приоритетов развития авиаремонтных предприятий в системе обеспечения конкурентоспособного авиарынка в Украине.

Formulated basic principles and directions of creation of priorities of development of airrepairs enterprises in the system of providing of competitive airmarket in Ukraine.

Прийнятий Україною курс на вступ до Світової організації торгівлі вимагає комплексного розгляду особливостей майбутнього функціонування економіки країни в трансформаційних умовах і передбачити заходи, які б забезпечили належну адаптацію до вимог цієї організації. Стратегічно важливою галуззю української економіки, однією з основ зміцнення її конкурентоспроможності та формування інноваційної моделі розвитку є вітчизняна авіаційна галузь. Для її подальшого розвитку вступ України до СОТ має створити сприятливі умови для участі галузі в світовому авіаринку.

В авіаційній галузі Україна має значні можливості. Попри всі негаразди за роки незалежності вона була певною мірою трансформована, модернізувала частину свого технологічного потенціалу і вийшла на світовий аерокосмічний ринок з кількома крупними комерційними проектами, які було успішно виконано. Подальше становлення і розвиток галузі залежатиме від спроможності працювати в ринкових умовах зовнішнього середовища, оскільки обсяги внутрішнього ринку незначні і наявний науково-технічний і виробничий потенціал використовується поки що недостатньо [8].

Інноваційний пріоритет розвитку промисловості відкриває можливість системного й організованого розвитку авіаційної галузі. Серед найважливіших питань розвитку цивільної та військової авіації істотне місце займають питання комплексного аналізу економічних аспектів і тенденцій розвитку авіаринку з урахуванням концептуальних і практичних аспектів підвищення ефективності діяльності авіаремонтних підприємств, удосконалення економічного механізму взаємодії факторів їх сталого розвитку.

Сучасний вітчизняний і зарубіжний досвід репрезентує розробку теоретико-методологіч-

них і практичних питань розвитку й підвищення ефективності функціонування підприємств авіаринку працями відомих учених-економістів С. Подрези, С. Олексієнко, В. Загоруйка, Ю. Кулаєва, В. Коби, Л. Яценка, Г. Юна, І. Соколи, В. Хайнца та ін. Поряд з цим в умовах подальшого удосконалення відносин власності в авіації, формування цивілізованого ринку, становлення ефективних взаємин між різними галузями транспорту в умовах конкурентного ринку особливого значення набувають проблеми ефективного розвитку авіаремонтного виробництва.

Недостатня кількість науково-практичних розробок з виявлення особливостей і вирішення проблем сучасного функціонування авіаремонтних підприємств та в цілому авіаційної галузі обумовили актуальність дослідження й визначили мету даної статті, а саме: формування основних засад та напрямів створення пріоритетів розвитку авіаремонтних підприємств в системі забезпечення конкурентоспроможного авіаринку в Україні.

За роки свого існування підприємствами авіаційної галузі створена низка літаків різного призначення та модифікацій, які сьогодні експлуатуються в Україні та в багатьох країнах світу. Подальше становлення авіаційної галузі України відбувається в складних умовах, практично, відсутності внутрішнього ринку та жорсткої конкуренції потужних іноземних авіаційних компаній.

Сучасний авіаційний ринок характеризується значною насиченістю, на якому конкуренція відбувається не між окремими компаніями, а між авіаційними державами [1, 3]. Для забезпечення конкурентної стійкості своїх позицій на світовому ринку ці держави 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. На думку більшості провідних вчених, що займаються сучасними проблемами авіаційної галузі для країн з трансформаційною економікою одним з напрямів підвищення ефективності діяльності в ринковому середовищі є використання потужних інтегрованих структур, які створюються з кількох успішних організацій і підприємств з метою підвищення конкурентоспроможності продукції. Створення інтегрованих структур і забезпечення їх успішної діяльності, особливо на перших етапах існування, є складним процесом і залежить від збалансованого урахування низки чинників (політична та економічна стабільність, технічні та фінансові можливості, гнучкість і оперативність системи управління). Однак, більшої складності процеси створення інтегрованих структур набувають в країнах СНД, для яких характерними є недостатній рівень фінансування галузей, обмежений обсяг державних замовлень, недостатній рівень комерційного співробітництва тощо. Такий стан потребує врахування більшої кількості факторів при вирішенні питань корпоратизації авіаційної галузі України [5, 8, 10].

Так, свого часу відбулися в результаті реформування авіаційної промисловості у США з'явилися дві найбільші корпорації – Boeing («Боїнг») і Lockheed Martin («Локхід Мартін»). А в Західній Європі авіакосмічні компанії Франції, ФРН та Іспанії створили досить потужну міжнародну корпорацію EADS. У Росії активізувався процес інтеграції авіабудівних структур – в Об'єднану авіабудівну компанію. Метою цих інтеграційних перетворень було досягнення якісно нового стану фірм і компаній, який дозволяв не тільки вижити в нових умовах, але й нарощувати конкурентні можливості за рахунок внутрішньої консолідації фірм і компаній, реалізації ефектів масштабу, синергізму та диверсифікації виробництва.

Більшого осмислення набуває посилення інтеграційних процесів і в авіаційній галузі України. Невідкладна потреба в них продиктована гострою необхідністю організаційної і технологічної перебудови галузі для забезпечення утримання вітчизняних літаків на передових позиціях світового ринку, призначених для роботи в складних експлуатаційних умовах [2]. Для подолання кризи ставку було зроблено на виробництво нових і модифікацію існуючих літаків, взаємовигідне співробітництво з краї-

нами СНД, насамперед з Росією, розширення співробітництва з іншими країнами та структурну перебудову галузі в напрямі створення інтегрованих структур.

Першою знаковою подією на цьому шляху стало заснування Державної авіабудівної корпорації «Національне об'єднання "Антонов"». До корпорації увійшли чотири авіабудівних підприємства – АНТК ім. Антонова, Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, державне підприємство «Київський авіаційний завод «Аміант» і державне підприємство «Завод 410 цивільної авіації». В авіаційній галузі розпочато формування науково-виробничих структур з розробки і виробництва авіаційної техніки, створені крупні об'єднання авіаремонтних підприємств «Корпорація УкрАвіаремонт» (ремонт техніки цивільної авіації), об'єднання авіаагрегатних підприємств «Корпорація ФЕД», українсько-російський консорціум «Середній транспортний літак», що займається серійним виробництвом літака Ан-70 і просуванням його на світовий ринок, українсько-російська асоціація «Союз авіаційного двигунобудування». Тривають інтеграційні процеси зі створення на базі ВАТ «Мотор-Січ» і ЗМКБ «Прогрес» корпорації авіаційного двигунобудування, а на базі ДАХК «Артем», ДККБ «Промінь», ЖМЗ «Візар», Красилівського агрегатного заводу – корпоративної структури з авіаційного озброєння.

Індикатором глибини процесів міжнародної інтеграції є показники експорту. Авіаційна промисловість України представлена 39 головними і 28 допоміжними підприємствами, на яких було розроблено і побудовано більше 22000 літаків марки «Антонов», з яких понад 1500 літаків було експортовано до 50 країн світу (не враховуючи РФ). Авіаційна промисловість сьогодні забезпечує льотну придатність та експлуатацію парку 4244 літаків «АН». На цих підприємствах працює близько 100 тис. чоловік. Авіапромисловість України цілком спроможна задовольнити потреби внутрішнього ринку в пасажирських літаках злітною вагою до 51 тонни. Раніше заводами України щорічно виготовлялося 350 літаків. Сьогодні для них практично немає замовлення від військових. Незважаючи на серйозний спад виробництва, нові розробки конструкторського бюро ім. Антонова – Ан-70, Ан-32, Ан-140 – заявили про себе як про найбільш конкурентоспроможні машини свого класу.

Домінантні тенденції формування та розвитку авіаційної галузі відобразилися і на діяльності авіаремонтних підприємств [6]. Загальні

проблеми авіаремонтних підприємств стосуються значної їх диференційованості за виробничими і фінансовими показниками. Ряд підприємств, у першу чергу експортоорієнтованих, мають досить високе завантаження і задовільні фінансово-економічні показники. Порівняно задовільним можна вважати і становище деяких підприємств-виробників, що забезпечують ремонт і заміну двигунів для літаків та вертольотів, що експлуатуються цивільною авіацією й ВПК країни.

Україна сьогодні не тільки пропонує на ринку авіаційної техніки свою продукцію, але і звертає серйозну увагу на організацію сервісу для відновлення, ремонту і модернізації авіаційної техніки в країнах-власниках зразків техніки. В Україні розміщено 10 авіаремонтних заводів, що утворюють державне господарське об'єднання концерн «Авіаєнремонт». Іноземні замовлення залишаються стратегічними для збереження авіаремонтного виробництва, кадрового потенціалу, технологій, проте підприємства концерну почали орієнтуватися і на внутрішній ринок ремонту цивільної та транспортної авіації, диверсифікувати діяльність у напрямку створення евакуаційного медичного комплексу «Віта» на базі Ан-26; модернізації салонів транспортних літаків Ан-24, 26 та вертольотів Мі-8; розробки та виготовлення безпілотних літальних апаратів, що дає шанс долучитися до величезного сегмента ринку – моніторингу навколишнього середовища, нафтогазопроводів та автомагістралей; налагодження виробництва товарів широкого вжитку (меблі, металопластикові вікна, запчастини до автомобілів, пластиковий посуд); налагодження власного виробництва запасних частин.

Доцільність інтеграційного об'єднання заводів концерну «Авіаєнремонт» підтверджують реальні показники економічного прогресу. Так, у 2006 році в порівнянні з попереднім періодом авіаремонтними підприємствами фактично вироблено продукції на 36 % більше, доходи від реалізації продукції – на 45 %, чистий прибуток збільшився на 100 %. Середня зарплата на авіапідприємствах зросла з 1090 у 2005 році до 1400 грн.

Серед внутрішніх та зовнішніх чинників, що впливають на економічний стан та розвиток авіаремонтних підприємств, особливо дається взнаки відсутність реальної державної програми підтримки діяльності підприємств, у т. ч. державного механізму пільгового довгострокового кредитування підприємств, здатних випускати конкурентоспроможну продукцію [4].

Нині ж практично унеможливлений доступ державних підприємств до фінансово-кредитних ресурсів та інвестицій, розширеного відтворення виробництва, що призводить до втрати конкурентоспроможності. Незабезпеченість постачань комплектуючих виробів для авіаремонтного виробництва є одним із найсерйозніших чинників, що обмежують можливості розвитку підприємств, що спричинено намаганнями розширення послуг авіаційної промисловості. Тут неминучою є концентрація виробництва, причому, можливо, на виробничій базі підприємств-розробників приладів і агрегатів, диверсифікація продукції, ліквідація значної кількості підприємств тощо.

Успішна реалізація конверсійних та диверсифікаційних проектів авіаремонтних та інших підприємств авіаційної галузі можлива тільки внаслідок з'єднання зусиль влади і самих підприємств, які повинні бути спрямовані на освоєння випуску цивільної продукції, що має стійкий попит на внутрішньому ринку, стимулювання експорту, підтримку містоутворюючих виробництв, інвестиційне і податкове кредитування підприємств, що переживають фазу конверсії. Нарівні з виконанням держзамовлення необхідно збільшувати договірну частку для цивільних споживачів. Власне підприємства повинні оперативно шукати оптимальні зв'язки, форми такої діяльності. Потенційні замовники – підприємства паливно-енергетичного комплексу, сільського господарства, авіа- і суднобудування, легкої промисловості, автомобілебудування, транспорту.

На рівні окремого авіабудівного підприємства необхідно зосередити зусилля на вдосконаленні якості ремонту повітряних судів на авіаремонтних підприємствах цивільної авіації; системи сертифікації й ліцензування; системи технічного супроводу й авторського нагляду; нормативно-правової бази по державному регулюванню діяльності; організаційної системи, інтеграції ремонту й технічного обслуговування; системи забезпечення авіаремонтних заводів запасними частинами та комплектуючими виробами; зміцненню кадрового складу авіаремонтних підприємств цивільної авіації [7, 9].

Окремими фактором формування конкурентоспроможності авіаремонтних підприємств цивільної авіації в перспективі може слугувати досвід функціонування світового ринку авіадискаунтерів. Запорука їхнього успіху – налагоджена мережа сервісних станцій, авіаремонтних баз і висока забезпеченість запчастинами.

Досягнення цілей успішного розвитку в

авіабудівній галузі, вважаємо, потребує вирішення встановлених пріоритетних завдань:

- розробка і затвердження державного завдання визначення ніші Україні на світовому авіаційному ринку;

- визначення формату виробничої структури з врахуванням налагодження кооперації з іншими господарюючими суб'єктами галузі, у тому числі авіаремонтними підприємствами за рахунок супроводження в межах своєї організаційної структури повного технологічного циклу авіабудування: від технологічної розробки – до сервісного обслуговування, експлуатації та ремонту;

- затвердження ефективної форми власності із залученням обсягів приватного інвестиційного капіталу та домінуванням державно-кооперативної власності;

- консолідація корпорацій з максимальним посиленням вертикалі управління, підвищенням ролі заводів у складі корпорації, впровадженням в авіаційну промисловість України високих наукомістких технологій;

- визнання зовнішніх пріоритетів, що концентруються на створенні ефективної міжнародної кооперації з розробки, випробувань, виробництва, просування на світовий ринок і підтримки в експлуатації авіатехніки, а також на забезпеченні участі вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів.

- збереження і укріплення потенціалу вітчизняної авіаційної галузі, забезпечення відтворення інновацій і технологій світового рівня, виведення галузі на шлях самостійного розвитку, становлення України як активного учасника світового авіаринку об'єктивно потребують здійснення значної фінансової підтримки галузі з боку держави [11].

Перспективними засадами розвитку авіаремонтної промисловості визначено: розробку державних заходів щодо стимулювання участі комерційних банків в лізингових авіаційних проектах; лобювання режиму тимчасового ввезення-вивозу матеріалів, агрегатів, виробів; удосконалення законодавчої бази щодо створення промислово-фінансових груп, інтегрованих структур з підприємств різних форм власності.

Враховуючи, що сьогодні успіх на зовнішньому авіаційному ринку мають ті компанії, які заздалегідь сконцентрували свій інтелектуальний, науково-технічний та промисловий потенціал у формі потужних інтегрованих структур, спроможних розробляти конкурентоспроможну продукцію, то за рахунок створення інтегрова-

них систем для виконання масштабних комерційних проектів авіаремонтне виробництво зможе отримати додаткове позабюджетне джерело фінансування.

Серед організаційно-технічних заходів, впровадження яких сприятиме прискоренню організації інтегрованих систем, слід зазначити: створення Державної комісії з питань інтегрованих структур у промисловості України, основними завданнями якої повинні стати розробка стратегії організації інтегрованих структур, вимог щодо їх створення і функціонування, підготовка й затвердження плану державної підтримки на етапах організації та розгортання діяльності та розробка проектів рішень Кабінету Міністрів України з організації інтегрованих структур, невід'ємною складовою яких мають стати бізнес-плани діяльності цих структур, що повинні обґрунтовувати їхню вищу ефективність і корисність порівняно зі звичайними сумами ефективності й корисності підприємств-учасників; надання державного пріоритету і підтримки організації міжнародних інтегрованих структур, які створюватимуть більш конкурентоспроможну продукцію та виконуватимуть міжнародні комерційні проекти, які можуть забезпечити додаткові позабюджетні фінансові надходження; часткова приватизація і акціонування підприємств; капіталізація підприємств інтегрованих структур їх фінансове оздоровлення [8].

Таким чином результати проведеного дослідження дали змогу сформулювати низку стратегічних пріоритетів розвитку авіаремонтних підприємств в системі формування конкурентоспроможного авіаринку в Україні, а саме: за визначених умов створення і підтримка інтегрування господарських одиниць авіаційної промисловості при активній участі авіаремонтних підприємств; вдосконалення якості ремонту повітряних суден; затвердження ефективної форми власності із залученням обсягів приватного інвестиційного капіталу та домінуванням державно-кооперативної власності; визнання зовнішніх пріоритетів, що концентруються на створенні ефективної міжнародної кооперації з розробки, випробувань, виробництва, просування на світовий ринок і підтримки в експлуатації авіатехніки, а також на забезпеченні участі вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів; збереження і укріплення потенціалу вітчизняної авіаційної галузі, забезпечення відтворення інновацій і технологій світового рівня.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Віммерс Карл Хайнц. Процеси реструктуризації підприємств авіабудівельної галузі світу: історія та перспективи розвитку // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – К., 2002. – Вип. 35. Ч. 2. – С. 73-74.
2. Довга Н. В. Состояние ремонта авиатехники и перспективы развития авиаремонтного производства // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. – К., 1998. – Вип.3. – С. 177-179.
3. Лукін С. Ю. Шляхи удосконалення механізмів взаємодії авіакомпаній з партнерами // Проблеми системного підходу в економіці. – К., 2005. – Вип. 12. – С. 24-28.
4. Новак В. О. Розбудова логістичного менеджменту в авіабізнесі України // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К., 2003. – Вип. 10. – С. 75-80.
5. Соколы И. И. Теоретические основы консолидации и интеграции субъектов авиационного рынка на базе авиакомпаний региональной авиации и авиакомпаний-лидеров // Економіка: проблеми теорії та практики. – Д., 2005. – Вип. 201. Т. 4. – С. 1088-1096.
6. Соколы И. И. Проблемы государственной политики в области стимулирования развития авиационных предприятий Украины // Економіка: проблеми теорії та практики. – Д., 2004. – Вип. 192, т. 2. – С. 333-339.
7. Узун Д. Д. Анализ методов планирования и управления процессами сервисного обслуживания авиационной техники // Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии. – Х., 2002. – Вып. 13. – С. 143-156.
8. Україна: Стратегічні пріоритети. Аналітичні оцінки – 2006: Монографія / За ред. О. С. Власюка. – К. : НІСД, 2006. – 576 с.
9. Феоктистова О. Г. О концепции развития авиаремонтного производства / О. Г. Феоктистова, Ю. Н. Макин, С. В. Калькин, В. П. Фролов, В. Н. Зенушкин. // Сб. науч. тр. Ресурсосберегающие и экологически чистые технологические процессы производства и восстановления деталей АТ» – М.: РИО МИИГА, 1991 г. - С. 10-13.
10. Щелкунов В. И. Оценка перспектив развития авиационного транспорта в Украине // Проблеми системного підходу в економіці. – К., 2005. – Вип. 12. – С. 3-10.
11. Шевцов А. І., Васильєв В. Г., Цветкова Т. І. Щодо заходів стимулювання розвитку авіаційної галузі України / <http://www.db.niss.gov.ua/monitor/comments.php?shownews=330&catid=9> – «Аналітичний моніторинг проблем і подій суспільного розвитку».
12. <http://ukraviatrans.gov.ua/> – офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації.

Надійшла до редколегії 27.07.2007.