

УДОСКОНАЛЕННЯ СТРАТЕГІЇ КОНСОЛІДАЦІЇ КАПІТАЛУ В АВІАБУДІВЕЛЬНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті надано практичні рекомендації щодо удосконалення стратегії консолідації капіталу в авіабудівельній галузі України. Ключові слова: стратегія консолідації капіталу конкурентна стратегія, світовий ринок авіабудування.

В статье даны практические рекомендации относительно усовершенствования стратегии консолидации капитала в авиастроительной отрасли Украины. Ключевые слова: консолидация капитала, конкурентная стратегия, мировой рынок авиастроения.

In the article practical recommendations to improvement strategy of capital consolidation in aviabuilding branch of Ukraine are given. Keywords: capital consolidation, competitive strategy, the world market of aviaconstruction.

Постановка проблеми. Проблема консолідації капіталу в галузі авіабудівництва є надзвичайно актуальною для України, особливо зараз, коли йдеться про об'єднання авіапромислових комплексів України та Росії. В українському авіапромисловому комплексі, починаючи з 2005 року і по теперішній час, відбувається трансформація консолідації капіталу. На сьогоднішній день, консолідація капіталу в авіабудівельній галузі України пройшла три етапи. А саме, створення Державної літакобудівної корпорації «Національне об'єднання «Антонов», Державного авіабудівельного концерну «Авіація України» та Державного авіабудівельного концерну «Антонов». Існуюча форма консолідації не є досконалою і, тому необхідним є удосконалення стратегії консолідації капіталу в авіабудівельній галузі, заради підвищення конкурентоспроможності авіабудівельних підприємств України на світовому ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Світові процеси консолідації капіталу досліджуються такими вченими як Астапович А., Кизим Н., Костицький В., Лучко М., Мільнер Б., Новицький В., Плотніков О., Рогач О., Рокоча В., Соколенко С., Удовік С., Шимаї М. та ін. Дослідженням діяльності провідних виробників на світовому ринку авіабудування займаються Афанасьєва Л., Бодрунов С., Бочаров С., Дмитрієв Н., Ковальков Ю., Кривов Г.А., Лауль А., Матвиєнко В., Щербак А., Щередина Т. [1-4] та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Зважаючи на недоліки сучасної форми консолідації капіталу в галузі авіабудування України та потенційні загрози, існує реальна потреба у вдосконаленні стратегії консолідації капіталу авіабудівельними підприємствами як складової забезпечення їх конкурентоспроможності на світовому ринку.

Тому, **метою статті** є ознайомлення з результатами розроблених практичних рекомендацій, щодо удосконалення стратегії консолідації капіталу авіабудівельними підприємствами України, у контексті забезпечення їх конкурентоспроможності на світовому ринку.

Виклад основного матеріалу. Аналіз світового та вітчизняного досвіду консолідації капіталу авіабудівельними підприємствами, дає можливість сформулювати принципи на основі яких повинна здійснюватися стратегія консолідації капіталу в галузі авіабудування України. Такими принципами є:

1. Виключно економічна доцільність.
2. Підпорядкування політичних інтересів – економічним;
3. Забезпечення розширення можливостей авіабудівництва України для міжнародної співпраці;
4. Консолідація капіталу повинна відбуватися навколо конкретних програм розвитку авіабудівництва;
5. Недопущення монопольної консолідації всіх авіабудівельних підприємств в єдину компанію;
6. Забезпечення державного контролю при консолідації капіталу вітчизняних авіабудівельних підприємств;
7. Дотримання державних інтересів України та збереження технологічної незалежності вітчизняних підприємств;
8. Забезпечення збереження та примноження інтелектуального капіталу підприємства.

Грунтуючись на основних принципах, можна сформулювати стратегію консолідації капіталу в авіабудівельній галузі України, у контексті забезпечення конкурентоспроможності авіабудівельних підприємств на світовому ринку. На наш погляд, загальну стратегію консолідації капіталу в авіабудівельній галузі, у відповідності до тактичних задач, треба розділити на три етапи: короткостроковий, середньостроковий та довгостроковий.

У короткостроковому періоді (від 1 до 3-х місяців) тактичною задачею є підвищення ефективності існуючої форми консолідації капіталу в авіапромисловому комплексі України. Для цього необхідно провести реорганізацію існуючої структури консолідації капіталу, враховуючи наявні організаційні недоліки ДАК «Антонов». А саме, для оптимізації існуючої структури консолідації капіталу в авіабудівельній галузі України, необхідна трансформація наявної форми консолідації капіталу Державного авіабудівельного концерну (ДАК) «Антонов» у відкрите акціонерне товариство авіабудівельну корпорацію «Антонов» (ВАТ АК «Антонов»). Для цього потрібно перетворити державний концерн в корпорацію, провести акціонування ДАК «Антонов» та реформувати державний концерн в державно – приватну корпорацію з обов'язковим державним володінням контрольним пакетом акцій.

У середньостроковому періоді (від 3-х місяців – до року) тактичною задачею є закріплення існуючих конкурентних позицій вітчизняними авіабудівниками на світовому ринку та розширення ринку збуту, зокрема у секторі військово – транспортного, транспортного та цивільного регіонального літакобудування.

Для вирішення цієї задачі пропонується здійснення консолідації капіталу з тими підприємствами (вітчизняними чи іноземними), співпраця з якими надасть

можливість щодо розширення ринку збуту. Отже, обирається партнер по консолідації, певна форма та вид консолідації капіталу.

На сучасному етапі існування авіабудівельної галузі в Україні, для консолідації капіталу з іноземними підприємствами, найкращою формою, на наш погляд, є створення стратегічних альянсів. Найкращою формою консолідації капіталу між вітчизняними авіабудівельними підприємствами є створення корпорації, а також, доцільним є створення стратегічних альянсів.

Заради вирішення тактичної задачі - закріплення існуючих конкурентних позицій вітчизняними авіабудівниками на світовому ринку та розширення ринку збуту, зокрема у секторі військово – транспортного, транспортного та цивільного регіонального літакобудування, у якості партнера по консолідації доцільно обрати ті закордонні підприємства, з якими ДАК «Антонов» вже працює. Наприклад, підприємства таких країн як Росія, Індія, країн Європи, Азії, Латинської Америки, Африки. Також, важливим є той факт, що ринки цих країн достатньо місткі і мають потребу в літаках саме з такими технічними характеристиками, що пропонує ДАК «Антонов».

Треба врахувати, що потенційна консолідація ДАК «Антонов» з ВАТ «ОАК» може призвести як до позитивного так і до негативного економічного ефекту. У якості позитивного економічного ефекту ДАК «Антонов» може позбавитись конкурента на ринку транспортного та військово – транспортного авіабудування, відкрити та вийти на достатньо місткій та незаповнений російський ринок збуту цивільних регіональних, транспортних та військово - транспортних літаків, а також отримати єдиний українсько – російський центр продаж та обслуговування.

У якості негативного економічного ефекту ДАК «Антонов» може не одержати фінансову допомогу на розвиток підприємства від ВАТ «ОАК»; бути усуненим з ринку зі своєю провідною моделлю Ан-158, як потенційний конкурент російського проекту (SSJ -100); втратити контроль над ДАК «Антонов», над його економічною та технологічною незалежністю, внаслідок здійснення недоцільної угоди, щодо консолідації капіталу та передачі контрольного пакету акцій іншій стороні.

У довгостроковому періоді (від 1 до 5 років) тактичною задачею є вихід на нові ринки світу та подальше розширення ринку збуту для провідних моделей, що виробляють авіабудівні підприємства України, у секторі військово – транспортного, транспортного та цивільного регіонального літакобудування.

Для вирішення цієї задачі пропонується здійснення консолідації капіталу з іноземними підприємствами тих країн, на ринок яких прагнуть вийти українські авіабудівельні компанії, та ринок яких є незаповненим і потребує значної кількості військово – транспортних, транспортних та цивільних регіональних літаків, що володіють певними технологічними перевагами перед своїми конкурентами. До таких країн можна віднести і ті, з якими ДАК «Антонов» вже співпрацює, а саме країни Азії, Латинської Америки, Африки, Китаю. Причому, ця консолідація може відбуватися не тільки з авіабудівними підприємствами країн, у виході на ринок яких зацікавлена українська сторона, а і з іншими

підприємствами, наприклад з фінансовими установами, банками (за аналогією зі створенням фінансово – промислової групи або стратегічним альянсом з фінансовими підприємствами).

Висновки. Враховуючи недоліки сучасної форми консолідації капіталу в галузі авіабудування України та потенційні загрози, нами сформульовані принципи консолідації капіталу в галузі авіабудування України, на яких повинна ґрунтуватися розробка та здійснення стратегії консолідації. Запропоновано механізм підвищення ефективності існуючої форми консолідації капіталу в авіапромисловому комплексі України, через оптимізацію наявної структури ДАК «Антонов». Рекомендації щодо вирішення тактичної задачі закріплення ДАК «Антонов» своїх конкурентних позицій на світовому ринку та розширення ринку збуту, зокрема у секторі військово – транспортного, транспортного та цивільного регіонального літакобудування, полягають у наступному. Здійснення консолідації капіталу повинно ґрунтуватися на принципах консолідації капіталу в авіабудівельній галузі, як стратегічно важливої; консолідація капіталу повинна відбуватися в рамках виконання певних проєктів і бути обопільно вигідною; у якості форми консолідації капіталу, варто обрати «стратегічний альянс»; у разі обрання іншої форми консолідації капіталу, що передбачає передачу акцій, необхідно провести незалежний аудит та оцінку вартості активів ДАК «Антонов» та ВАТ «ОАК». Також, вирішення тактичної задачі можливо за допомогою консолідації капіталів з іншими іноземними партнерами, таких країн як Індія та Китай, з якими співпрацює ДАК «Антонов».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Щербак А.А., Щередина Т.Н. Гражданское самолетостроение в начале XXI столетия. Деятельность ведущих мировых производителей [Текст]: монография / Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Щербак А.А., Щередина Т.Н. – К.: КИТ, 2008. -168с.
2. Бочаров С. Формирование интегрированных структур в авиационной промышленности России [Текст]/Бочаров С.// Авиационная промышленность. – 2007. - №3.- с.56-60.
3. Лауль А. Гражданский сектор авиационной промышленности – условия паритета для продукции отечественных предприятий [Текст]/ Лауль А.//Авиационная промышленность.- 2005. -№2.- с.17-19.
4. Кулешов А. Методологические основы формирования конкурентных преимуществ российской авиационной техники на этапах жизненного цикла [Текст]/ Кулешов А. // Диссертация на соискание ученой степени доктора технических наук. – М. -2005.