

МЕХАНІЗМ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ У ВІДПОВІДНОСТІ ДО ПРИНЦИПІВ СМЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ВИРОБНИЦТВА АВІАДВИГУНІВ

Розглянуто питання розвитку авіапромисловості в Україні, основна увага приділена питанню впровадження інноваційних процесів у відповідності до принципів СМЯ на підприємствах виробників авіадвигунів, представлені подальші дослідження необхідні для підвищення конкурентоспроможності вітчизняної авіапромисловості.

Ключові слова: механізм, інновації, система менеджменту якості, авіапромисловість

Рассмотрен вопрос развития авиационной промышленности в Украине, основное внимание уделено вопросу внедрения инновационных процессов в соответствии с принципами СМЯ на предприятиях производителей авиационных двигателей, представлены дальнейшие исследования необходимые для повышения конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности.

Ключевые слова: механизм, инновации, система менеджмента качества, авиационная промышленность.

The question of development of aviation industry is considered in Ukraine, basic attention is spared the question of introduction of innovative processes in accordance with principles of SMQ on enterprises producers of aero-engines, further researches are presented necessary for the increase of competitiveness domestic air to industry.

Keywords: mechanism, innovations, system of management of quality, air industry.

Постановка проблеми. *Авіаційна промисловість України є однією з найбільш наукомістких, високотехнологічних і системоутворюючих галузей промисловості і займає провідне місце серед промислових галузей за чисельністю висококваліфікованих кадрів, вартості основних фондів підприємств, та обсягів виробництва і продажів продукції.*

Авіації належить значна роль в рішенні широкого спектру життєво важливих завдань, що відповідають державним інтересам України. Саме авіаційна діяльність багато в чому сприяє росту промислово-економічного потенціалу країни, розвитку наукової, культурної і соціальної сфер і, звичайно, стримуванню загрози безпеки держави. На авіаційну промисловість припадає більше 30 відсотків загального обсягу продукції ВПК, більше 40 відсотків обсягу військової продукції. Авіаційна галузь включає широкий спектр сфер діяльності з розробки, виробництва, експлуатації, обслуговування і ремонту літальних апаратів.

Аналіз останніх досліджень та невирішена раніше частина. *Фундаментальні дослідження, спрямовані на розгляд економічного змісту передових технологій та інновацій, проводили зарубіжні вчені Й. Шумпетер, Е. Янг, К. Опенлендер, Е. Менсфілд, Т. Кун, Б. Санто, П. Друкер, Б.М. Кузик, Ю.В. Яковець та інші, і вітчизняні - Є.М. Сич, В.П. Александрова, О.І. Амоша, Ю.М. Бажал, Л.К. Бесчасний, В.М. Геєць, М.С. Герасимчук, Г.В. Жаворонкова, П.В. Завлін, В.М. Загорулько, В.П. Льчук, Ю.В. Каракай, Н.П. Краснокутська та*

багато інших. Але досить мало уваги приділено впровадженню інноваційних процесів з врахуванням систем менеджменту якості.

Метою наукового дослідження є розробка механізму впровадження інновацій на підприємствах, що виробляють авіадвигуни у відповідності до принципів системи менеджменту якості.

Виклад основного матеріалу. У державній програмі з розвитку авіаційної галузі закладено підтримку участі українських підприємств і організацій в міжнародній кооперації зі створення цивільної авіаційної техніки і значне оновлення матеріально-технічної бази наукових організацій авіаційної промисловості з метою розвитку технічного і технологічного забезпечення передових, науково-технічних розробок - інноваційна частина основна складова розвитку галузі. Інновації, які є пріоритетними для виробництва авіадвигунів, повинні відповідати системам менеджменту якості висуненим з боку міжнародних авіаційних організацій до авіаційної техніки.

Застарілі двигуни, що встановлюються на вітчизняні ПС, вже не задовольняють прийнятим у світі екологічним, економічним та шумовим вимогам, а розробка двигуна для українських літаків досі до кінця не завершена. Фактично єдиний великий виробник двигунів в Україні - Мотор-Сич, є єдиним конкурентом для авіазаводів на пострадянському просторі. Як наслідок, на світовому ринку авіадвигунів загальний обсяг близько 300 млрд. дол. доля українських гравців на даний момент складає 1-2%. Причому помітну частину (приблизно-80%) вітчизняного ринку нових двигунів складають іноземні замовлення, головним чином з Індії, Китаю та країн Африки. Але ці країни вже ведуть свої власні розробки і, ймовірно, в близькому майбутньому відмовляться від української продукції.

Конкурентна боротьба з конкурентами або потенційними супротивниками в небі, а також подолання перешкод, викликаних природними чинниками, об'єктивно не може не призвести до того, що авіаційне виробництво є не лише великим споживачем науково-технічних і технологічних нововведень, але і одночасно володарем потужного інноваційного потенціалу для їх створення. Для цього необхідно розробити механізм впровадження інновацій у виробництво авіадвигунів відповідно до існуючих систем якості, що вимагаються від продукції авіапрому. Виходячи з викладеного вище, нами розроблений механізм організації інноваційних процесів на підприємствах, що виробляють авіадвигуни відповідно до принципів системи менеджменту якості (рис. 1)

Завантажені замовленнями виробництва високорентабельні, висока і їх бюджетна ефективність - за рахунок податкових надходжень живуть цілі регіони. Галузі належить найзначніша частка машинобудівного експорту. Вживані наукомісткі технології створюють велике число робочих місць не лише на своїх підприємствах, але і в суміжних галузях промисловості.

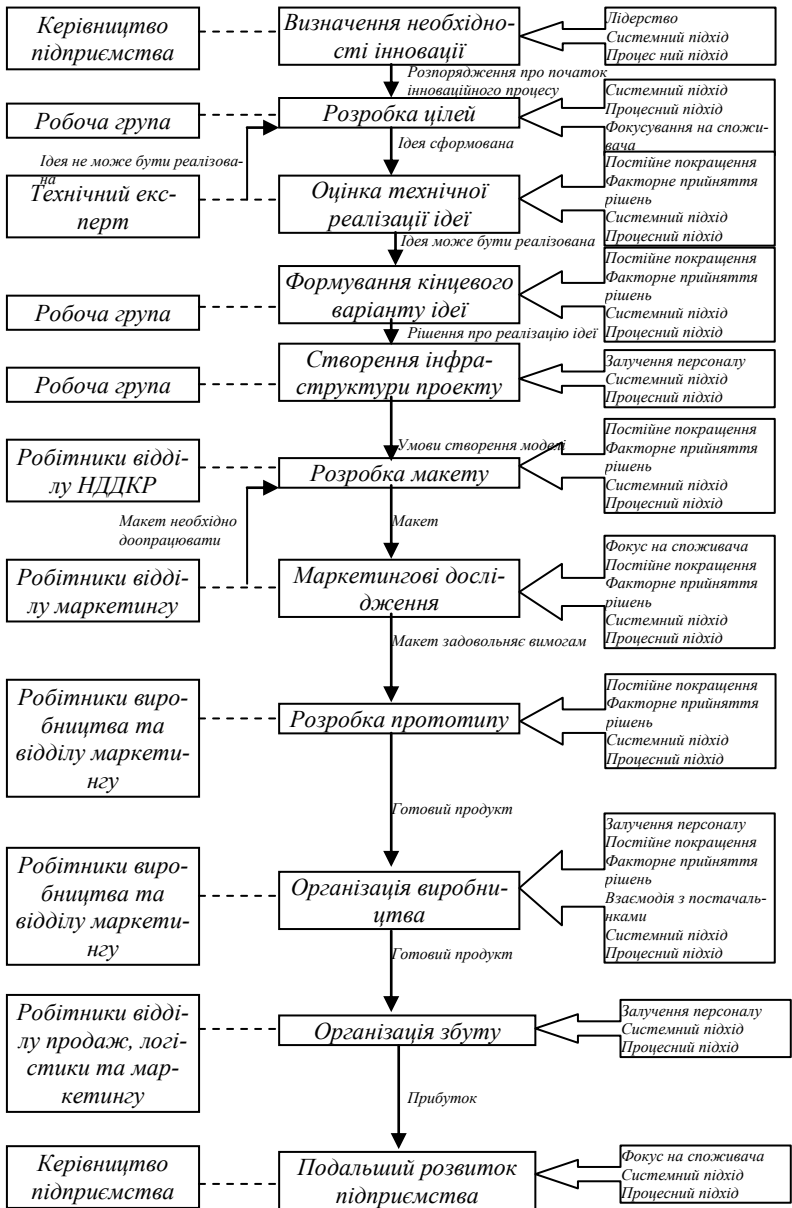


Рис.1. Схема побудови інноваційного процесу у відповідності до принципів СМЯ

Повітряний транспорт виконує біля третини обсягу пасажирських перевезень в країні, головним чином на вітчизняній авіаційній техніці.

Висновки. Крім представлених дефініцій у статті слід врахувати, що на підприємствах авіаційної промисловості існує цілий комплекс проблем, що вимагають особливої, додаткової уваги.

Це і питання ведення дослідно-конструкторських робіт, і необхідність технічної модернізації існуючих потужностей, і багато інших. Для вирішення цих проблем вимагається провести реформування галузі.

По-перше, пріоритетним напрямом реформування авіапрому повинна стати самоорганізація господарюючих суб'єктів у вертикально-інтегровані бізнес-групи, у тому числі аналогічні світовим ТНК, їх структурно-технологічна і організаційна трансформація, вибір профілю (диверсифікованих профілів) діяльності. Суть проблеми полягає не лише в тому, якими методами, засобами і за який час цієї мети можна досягти, але і в вірності і ефективності самого вибору з точки зору ближньої і далекої перспективи.

Як показують не вражаючі результати десятиліття перетворень в наукомісткому секторі економіки, мистецтво стратегічного вибору і його практичного втілення у вітчизняних умовах галузевим і державним менеджментом повною мірою ще не освоєно. Тривала криза авіапрому – це й багато в чому наслідок відсутності команд антикризових менеджерів із стратегічним рівнем мислення і організаторських здібностей.

По-друге, вимагається підняти підприємства галузі, що випускають цивільну авіатехніку, до рівня конкурентоспроможності не лише на внутрішньому ринку, але і на світовому. Вітчизняні лайнери не повинні виштовхуватися з міжнародних авіаліній, унаслідок їх недостатнього технічного рівня. Тільки освоєння ринків, комерційна діяльність і її результати можуть забезпечити підприємства фінансовими джерелами саморозвитку, у тому числі за рахунок високого кредитного рейтингу.

По-третє, треба створити один з головних механізмів фінансування цивільного авіабудування - лізингову систему. Без стартового фінансового капіталу неможливо приступити до оновлення науково-виробничого апарату галузі, який за час тривалого простою багато в чому морально і фізично застарів. Щоб запустити серійне виробництво потрібно інвестиції, яких у підприємств, як правило, немає. Первинні ризики повинна узяти на себе держава.

Але, навіть вирішивши ці завдання, важко здійснити розвиток авіабудування у відсутності повноцінного фондового ринку як потужного джерела інвестицій в сучасну промисловість. Інституціональні зміни є четвертою значимою умовою успішного функціонування авіаційної промисловості.

П'ята умова - відновлення кадрового потенціалу. Середній вік працюючих наблизився до пенсійного порогу. Якщо урветься спадкоємність покоління, будуть зруйновані науково-конструкторські і виробничо-технологічні школи. Вимушений перетік значної частини кваліфікованого персоналу в інші сфери діяльності якраз і руйнує спадкоємність досвіду.

Усі ці напрями, можуть виступати окремими науковими дослідженнями, за допомогою компіляції яких, можна вивести вітчизняну авіаційну промисловість з кризового стану.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кам'янецька О.В. Принципи цільової направленості інноваційного розвитку авіа підприємств України в умовах глобалізації [Текст] / О. Кам'янецька // Развитие внешнеэкономической деятельности в условиях глобализации: Материалы научно-практической конференции. Симферополь, 20-21 апреля 2006. – Симферополь: Таврия, 2006. - С. 120-121.

2. Инновационный менеджмент: Справ. пособие [Текст] / (Завлин П.Н., Казанцев А.К., Миндели Л.Э. и др.): Под ред. П.П. Завлина и др. – СПб.: Наука, 1997. – 559 с.

3. Пономарьов О.В. Оцінка якості авіатранспортних підприємств. Автореферат дисертації к.е.н. – 08.00.04 [Текст] / О.В. Пономарьов. – Національний авіаційний університет. - К., 2008. – 19с.

4. Мишин В.М. Менеджмент качества и конкурентоспособности продукции. Учебное пособие [Текст] / В.М. Мишин – М.: ГАУ, 1993. – 81 с.