

ПЛАНУВАННЯ КОНЦЕНТРАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА ЇХ МОНОПОЛЬНОГО СТАНОВИЩА НА АВІАЦІЙНОМУ РИНКУ УКРАЇНИ

У статті розглянута проблема концентрації національних авіапідприємств в рамках підвищеної конкурентної боротьби. Запропоновані шляхи визначають нові напрями співпраці з іноземними та національними партнерами в рамках нових організаційних утворень щодо вирішення питань стратегічного розвитку авіаційної галузі України. Ключові слова: концентрація, монополізація, інтеграція, фінансово-промислова група.

В статье рассмотрена проблема концентрации национальных авиапредприятий в рамках повышенной конкурентной борьбы. Предложенные пути определяют новые направления сотрудничества с иностранными и национальными партнерами в рамках новых организационных образований относительно решения вопросов стратегического развития авиационной отрасли Украины. Ключевые слова: концентрация, монополитизация, интеграция, финансово-промышленная группа.

The article proposes the problem of concentration of national airlines in the increased competition. Ways to identify new areas of cooperation with foreign and national partners within the new organizational entities around issues of strategic development of the aviation industry of Ukraine. Key words: concentration, monopolization, integration, financial and industrial group.

Постановка проблеми. Планування процесів концентрації, керування цими процесами на науковій основі й вибір оптимальних розмірів підприємств займає важливе місце в системі планування промислового виробництва[3,4].

Планування концентрації вимагає детального вивчення факторів, що визначають рівень концентрації, а виходить, і розмір підприємств. Одні фактори діють у всіх галузях промисловості, інші - у межах окремих галузей або груп споріднених галузей.

Аналіз публікацій. До визначених загальних факторів відносяться: науково-технічний прогрес, рівень спеціалізації і комбінування, а також стан розвитку транспортного господарства. Ці фактори обов'язково враховуються при плануванні й керуванні процесами концентрації в кожній галузі промисловості. Відносно теоретично та практично визначених показників діяльності деяких галузей промисловості вирішальне значення мають специфічні (галузеві) фактори. Так, у авіаційній більшу роль грають науково-технологічні фактори: новітні технологічні розробки, умови прискореного впровадження і т.і.[1].

Як загальні, так і специфічні фактори повинні діяти у тісному взаємозв'язку, тому при визначенні оптимального розміру підприємств повинен враховуватись вплив тієї або іншої сукупності факторів.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми. Науково обгрунтоване визначення оптимальних розмірів промислових підприємств - це не тільки економічне, але й складне математичне завдання.

Для вивчення закономірностей і виміру впливу на концентрацію виробництва визначальних її факторів, а також характеру їхніх взаємозв'язків з основними показниками господарської діяльності - продуктивністю праці, собівартістю, рентабельністю - необхідне застосування математичних методів і сучасного програмного забезпечення[2].

Проблема оптимізації виробництва й відповідно відповіді на питання, яким повинен бути оптимальний розмір підприємства, з усією гостротою встала і перед західними компаніями. І це незважаючи на те, що, наприклад, для більшості галузей обробної промисловості України ефект концентрації виробництва має величезне значення. Компанії, що процвітають у справі розширення масштабів своєї діяльності, що зуміли скористатися позитивним ефектом масового виробництва, у результаті вижили й процвітають

Ті ж, кому не вдалося досягти необхідних масштабів, виявилися в незавидному положенні виробників з високими витратами, приречених на існування на грані руйнування й в остаточному підсумку - банкрутства.

Метою статті є як сьогодні українські авіаційні компанії, які прагнуть зростати в конкурентній боротьбі за рахунок концентрації виробництва, можуть не втрачаючи - виграти.

Вклад основного матеріалу У сучасних умовах такий підхід споконвічно веде до зниження не тільки гнучкості, але й ефективності виробництва: виявляється, що сьогодні навіть по продуктивності праці найбільші підприємства втратили свої колишні переваги. За даними дослідницької організації продуктивність праці у працівників підприємств і організацій із чисельністю зайнятих менш 500 чоловік щонайменше на 50% вище, ніж там, де число зайнятих перевалило за 4,5 тис. чоловік[5].

Крім цього, підприємці пам'ятають: невеликий розмір підприємств означає менший обсяг інвестицій і, отже, менший фінансовий ризик. Що стосується чисто управлінської сторони проблеми, то дослідники відзначають, що по їхніх спостереженнях, підприємства із числом зайнятих більше 500 чоловік стають погано керованими, неповороткими, несприйнятливими до нововведень і слабо реагують на виникаючі проблеми.

Тому ряд американських компаній в 60-і роки пішли на розукрупнення своїх відділень і підприємств із метою істотного зменшення розмірів первинних виробничих ланок. Так «Дженерал електрик» розділила своє гігантське виробництво авіадвигунів на вісім невеликих заводів[9].

В Україні на початку 90-х економіка не опиралася на раціональну структуру керування й організацію виробництва, передову технологію, спеціалізацію і визначалась низьким ступенем використання основних і оборотних фондів та трудових ресурсів. Якщо в енергетиці та металургії концентрація деякою мірою виправданна (могутніші агрегати безперервної дії розраховуючи на одиницю питомої вартості виробляють при правильному використанні більше продукції), то в інших галузях з перервним циклом

виробництва концентрація понад розумні межі неефективна, тому що вкрай ускладнює керування виробництвом, постачання сировиною.

Західний досвід показав, що великі компанії, схильні до монополізації виробництва й розподілу ринків, нерідко гальмують науково-технічний прогрес, тому що монопольне положення не сприяє росту зацікавленості у відновленні номенклатури продукції та впровадженні нововведень. Нерідкі випадки скуповування великими фірмами патентів і ліцензій не стільки для використання, скільки для того, щоб вони не дісталися конкурентам. Практика переконує, що для інновації особливо придатні малі фірми, тому що вони більше рухливі, швидше можуть переналагоджувати виробництво й освоювати випуск нових виробів.

Для проведення державної політики по розвитку товарних ринків і конкуренції, обмеженню монополістичної діяльності повинна бути визначена державна антимонопольна політика по підтримці підприємництва.

Основним фактором, під впливом якого буде формуватися антимонопольна політика в найближчі кілька років повинна стати відкриття економіки для іноземної конкуренції.

З цього погляду економічні підходи до визначення подальшого розвитку авіабудівних, авіаремонтних та авіа перевізних підприємств можна розбити на три напрями[8]:

1. Авіапідприємства, конкурентоспроможні або здатні стати конкурентоспроможними на світовому ринку. Їм повинна бути надана можливість перебудови власної внутрішньої структури, зняті обмеження на ріст концентрації виробництва, створюватись умови для спільного з іноземними партнерами роботи на світовому ринку.

2. Державні авіапідприємства, які не витримують зовнішньої конкуренції. Тут необхідно звертати особливу увагу на протидію несумлінній конкуренції, де потрібно задіяти механізм ініціативного, а в окремих випадках примусового розукрупнення підприємств, оскільки в рамках у цілому неконкурентоспроможного підприємства або об'єднання можуть виявитися життєздатні підрозділи.

3. Новітні комерційні монопольні авіакомпанії на внутрішньому ринку, які за рахунок монопольного становища завищують вартість товарів, робіт та послуг. Тут необхідно застосовуватися традиційні у світовій практиці методи державного регулювання, зокрема, цін і тарифів, включаючи недопущення зловживання домінуючим положенням, заборона антиконкурентних угод, контроль за процесами концентрації виробництва, руйнування адміністративних надбудов над виробником і т.і.

Разом з тим в українській авіаційній галузі ставиться завдання по створенню великих міжгалузевих виробничих об'єднань у вигляді концернів, холдингових компаній, фінансово-промислових груп.

Формування ФПГ опирається на інтеграційні процеси, що мають об'єктивний характер в економіці. Лібералізація господарського життя, функціонування фондового ринку відкрили нові можливості переходу

капіталу в привабливі сфери діяльності, диверсифікованості виробництва, створення різних господарських структур, що поєднують промисловий, фінансовий, торговельний капітал.

Сукупність офіційно зареєстрованих ФПГ відрізняється досить широкою диверсифікованістю. Вони охопили більше 100 напрямків діяльності в самих різноманітних галузях.

Галузевий розподіл ФПГ по основних видах діяльності промислових учасників представлено так: АПК - 16%, оборонна промисловість - 14, машинобудування - 10, хімічна й нафтохімічна промисловість - 11, будіндустрія - 8, автомобілебудування - 6, металургія - 4, приладобудування - 6, суднобудування - 6, легка промисловість - 6, ювелірна промисловість - 4, ПЕК - 3, лісопромисловий комплекс - 2, видобуток і переробка морепродуктів - 2, інші - 2% [7].

Більшість учасників ФПГ - приватизовані або приватні підприємства, об'єднані по типам вертикальної або горизонтальної інтеграції, різноманітні по галузевій і регіональній приналежності.

В 2009 р. ефективність виробничої діяльності ФПГ перебувала на рівні української промисловості в цілому.

У порівнянні з 1-м кварталом 2009 р. запаси готової продукції на підприємствах ФПГ знизилися до кінця 1-го кварталу 2010 р. на 13% у реальному вираженні, що свідчить про збільшення попиту.

Підприємства ФПГ в 1-му кварталі 2010 р. домоглися зниження кредиторської заборгованості на 2%, тоді як у промисловості вона виросла на 15%. Дебіторська заборгованість підприємств ФПГ росла швидше, ніж у промисловості (21% проти 15%). Тенденції динаміки інвестиційної активності на підприємствах ФПГ збіглися з рівнем промисловості [6].

Саме по собі входження авіапідприємств у фінансово-промислову групу не є гарантією їхньої конкурентоспроможності й ефективності. До об'єднання звертаються як для використання інституціональних вад економіки, так і для компенсування їх за допомогою інтеграції. Однак такого роду конструктивні зусилля лише частково відбиваються в поточних економічних результатах.

Поряд зі створенням в Україні ФПГ іде формування транснаціональних фінансово-промислових груп (ТФПГ) у державах-членах СНГ. Останні сприяють відновленню й розвитку в рамках нових господарських структур історично сформованої кооперації промислового виробництва господарюючих суб'єктів держав Співдружності. Серед транснаціональних «авіаційних» ФПГ можна назвати «Російський авіаційний консорціум» і «Міжнародні авіамотори». Зараз проробляються питання про включення в ТФПГ і авіапідприємств України, що налічує більше десятка проєктів створення авіаційних транснаціональних ФПГ за участю підприємств України, Росії, Білорусії та інших.

Висновки. За експертними оцінками, у найближчі роки в них може бути задіяно не менш 35% авіапромислового потенціалу країн

Співдружності. А в рамках міжнародних інвестиційних проектів співпраці з передовими підприємствами авіабудівної та авіаремонтної галузі повинні бути модернізовані основні виробничі фонди національних підприємств.

Перспективи подальших досліджень визначені в необхідності моніторингу ділової активності національних авіапідприємств на міжнародному авіаційному ринку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Україна і світове господарство: взаємодія на межі тисячоліть. [Текст] – К.: Либідь, 2002.
2. Луцишин З.О. Трансформація світової фінансової системи в умовах глобалізації. [Текст] – К.: Друк, 2002;
3. Білорус О.Г. Глобалізація і національна стратегія України: [Текст] Наук.-метод.вид.- К.:БРОДИ, Просвіта, 2001;
4. Геєць В.М. Трансформація моделі економіки України. [Текст] – К.: Логос, 1999;
5. Зелль А. Инвестиции и финансирование, планирование и оценка проектов: [Текст] Пер. с нем. – Бремен: університет, 1996;
6. Норткотт Д. Принятие инвестиционных решений. [Текст] Пер. с англ. – М.: “Банки и биржи”, “ЮНИТИ”, 1997;
7. Buckley P.J. Theory of cooperation in international business. Cooperative strategies in international business. [Текст] Lexington, MA: Lexington Books, 1988;
8. Burgers W. A theory of global strategic alliances: The case of a global auto industry. [Текст] Strategic Management Journal, 419-432, 1993;
9. Denekamp J. Institutional theory and international alliances. Working paper, school of Business administration, [Текст] Rutgers University, New Brunswick, NJ, 1997;
10. Dunning J.H. Multinational enterprises and the global economy. [Текст] Workingham Berks, England: Addison- Wesley, 1993.