

# ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ

КУПРИЯНОВА В. С.

кандидат экономических наук

Харьков

Особую актуальность в условиях мирового финансово-экономического кризиса приобретает государственная поддержка авиационной промышленности (АП) в Украине, ориентация на такой результат предусматривает использование определенных средств, механизмов и инструментария государственного регулирования (ГР) экономики. Участие государства в поддержке АП в разных странах имеет разнообразные формы, но во всех случаях она играет роль «стабилизатора» и «компенсатора» рисков в создании новой авиационной техники (АТ).

Значительный научный вклад в исследование проблем развития отечественного машиностроения, в том числе АП, формирование методических основ относительно оценки состояния отрасли, разработку программ государственной поддержки этого сектора экономики внесли такие современные ученые, как Н. Азаров, О. Андросова, Ю. Бажал, В. Гец, Н. Кизим, В. Кондратьев, Д. Лукьяненко, И. Матюшенко, Б. Мильнер, В. Семиноженко, Б. Райзберг, В. Филиппов, однако проблемы определения направлений государственной поддержки развития АП нуждаются в дальнейшем исследовании.

Целью статьи является анализ этапов реформирования и определение современных перспектив организационно-правового обеспечения развития гражданской АП Украины.

Одним из основных направлений ГР деятельности АП, исходя из зарубежного опыта [1], является продолжение процесса реструктуризации АП. В части структурных преобразований ГР осуществляется на основании следующих базовых принципов и условий: стимулирование оптимизации структуры отрасли в соответствии с долгосрочными программами развития АП; поддержка структурных преобразований АП, которая объединяет конструкторские бюро и серийные производственные предприятия.

Мировые процессы глобализации и связанная с ними непрекращающаяся трансформация АП привели к необходимости решения новых сложных заданий для отечественных авиастроителей по реформированию как общей структуры, так и отдельных ее элементов – предприятий и организаций – в такие формы, которые на опыте зарубежных авиастроительных комплексов доказали свою эффективность [2]. Организационно-правовые формы таких объединений очень разнообразны. В работе [3], основываясь на теории управления, проанализированы преимущества и недостатки разных форм объединений, таких как ассоциация, консорциум, корпорация, концерн, холдинг. Их оценка производилась по следующим критериям: эффективность деятельности предприятий, инвестиционная привлекательность, КС изделий (услуг), мотивация персонала, доступность источников финансирования, уменьшение рисков хозяйственной деятельности.

В связи с тем, что большинство предприятий АП Украины являются государственной собственностью, самым целесообразным на первом этапе реформирования АП Украины было создание объединения, основанного на временном соглашении между несколькими предприятиями без объединения активов отдельных участников с разной формой собственности. Так в 2005 г. была основана Государственная самолетостроительная корпорация «Национальное объединение «Антонов». Выбор предприятий, их количество, а также производственные мощности, которые выделялись корпорации, зависели от программы выпуска изделий, которая, в свою очередь, определялась анализом спроса на рынках Украины, стран СНГ и дальнего зарубежья.

Вторая попытка объединения предприятий авиационно-промышленного комплекса в единую структуру также себя не оправдала. Предприятия с разным финансовым положением не «удержались» в пределах единого Государственного авиастроительного концерна «Авиация Украины», созданного в 2007 г. Стало очевидным, выход один – приватизация, иначе грозило банкротство.

Современная структура АП Украины – это Государственный авиастроительный концерн «Антонов», основанный в 2008 г. Оценка преимуществ этого объединения, как организационно-правовой формы, нуждается в проведении многочисленных маркетинговых исследований и их анализе, а также в технической и экономической оценке такой формы объединения. Результаты анализа должны быть использованы для разработки технико-экономического обоснования при переходе к другим формам объединений.

**С**ледует констатировать, невзирая на определенные попытки формирования комплексных подходов к структурной перестройке авиапрома, на сегодня не разработана универсальная методика образования комплексов структур. Этапы исторического реформирования авиационного комплекса Украины и его участники представлены на *рис. 1* [3].

В конце 2008 г. государство приняло решение передать часть авиастроения в частную собственность. Согласно принятой Стратегии развития отрасли [4] в течение двух лет авиапредприятия должны быть акционированы, а до 2015 г. приватизированы. Мероприятия правительства должны быть направлены на послабление социального напряжения и сохранение кадрового потенциала, заверяют аналитики [5].

Основные претенденты на предприятия украинского авиастроения, считают эксперты, – это китайская Aviation Industry Corporation China и российская объединенная авиационная корпорация (ОАО «ОАК»), созданная в 2006 г. В структуру ОАК вошли: ОАО «ОАК – Транспортные самолеты»; ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина»; ЗАО «Гражданские самолеты Сухого»; ОАО «ОКБ им. П.О. Сухого»; «Управляющая компания «ОАК – Гражданские самолеты»; ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина»; ЗАО «Авиастар – СП»; ОАО «Таганрогский АНТК им. Г.М. Бериева»; ОАО «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол»; ОАО «Воронежское акционерное авиастроительное общество»; ОАО «Таганрогская авиация»; ОАО «Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова»; лизинговая компания – ОАО «Ильюшин Финанс Ко.»; ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева» [6].

Исследования состояния российского авиастроения [3] определило, что оно выглядит как «классический случай» отрасли, к которой применимы принципы государственно-частного партнерства. Такая модель развития основывается на принципах тесного взаимодействия

государства и частного бизнеса. С российским авиапромом у нас интегрированный производственный процесс, поэтому объединение компаний является природным.

27 октября 2010 г. Государственный авиастроительный концерн «Антонов» и ОАК подписали соглашение об учреждении совместного украинско-российского авиационного предприятия (СП) «ОАК – Антонов». Оно создается на базе управляющей компании «ОАК – Гражданские самолеты» и должно заработать в 2011 г. СП формируется на паритетных принципах, оба партнера – ОАК и «Антонов» – получают по 50% долей. Компания будет работать по программам Ан-148 и Ан-158, Ан-140, Ан-70 и Ан-124-100 и обеспечивать координацию действий в области ценовой политики, в части кооперационных поставок, маркетинговой политики на рынках СНГ и дальнего зарубежья, создание системы послепродажного обслуживания. СП станет площадкой для совместной работы, никаких обменов активами не предполагается. «Основная функция СП – подготовка предложений и мероприятий по проведению интеграции, в том числе и организация процедуры оценки активов», – отмечает официальный представитель ОАК [7].

**К**роме кооперации с ОАК, «Антонов» мог бы впоследствии быть преобразован в холдинговую компанию, как более прогрессивную и эффективную форму объединения. Это целесообразно реализовывать после приватизации и акционирования всех предприятий, которые входят в концерн, что значительно упростит оценку их активов и процесс полного слияния (даже в случае передачи контрольного пакета акций государству). Также, на отраслевом уровне, может быть создан ряд консорциумов, таких как авиастроительный, моторостроительный, агрегатостроительный, приборостроительный. Еще одной альтернативой могло бы стать образование национального акционерного общества по производству АТ на средства граждан Украины и юридических лиц. Такая практика существует в мире. Как потенциальных акционеров можно рассматривать не только Россию и Китай, но и Германию, Индию.

Предпосылки создания IV (перспективного) этапа реформирования АП Украины (смотри *рис. 1*) нуждаются в отдельном анализе, в том числе и в последующем развитии законодательной базы. Важно, чтобы законы, которые принимаются, а также принятые целевые научно-технические программы были реальным рычагом стимулирования инновационной активности предприятий. Также, не менее важно, чтобы созданные в сфере инновационной деятельности

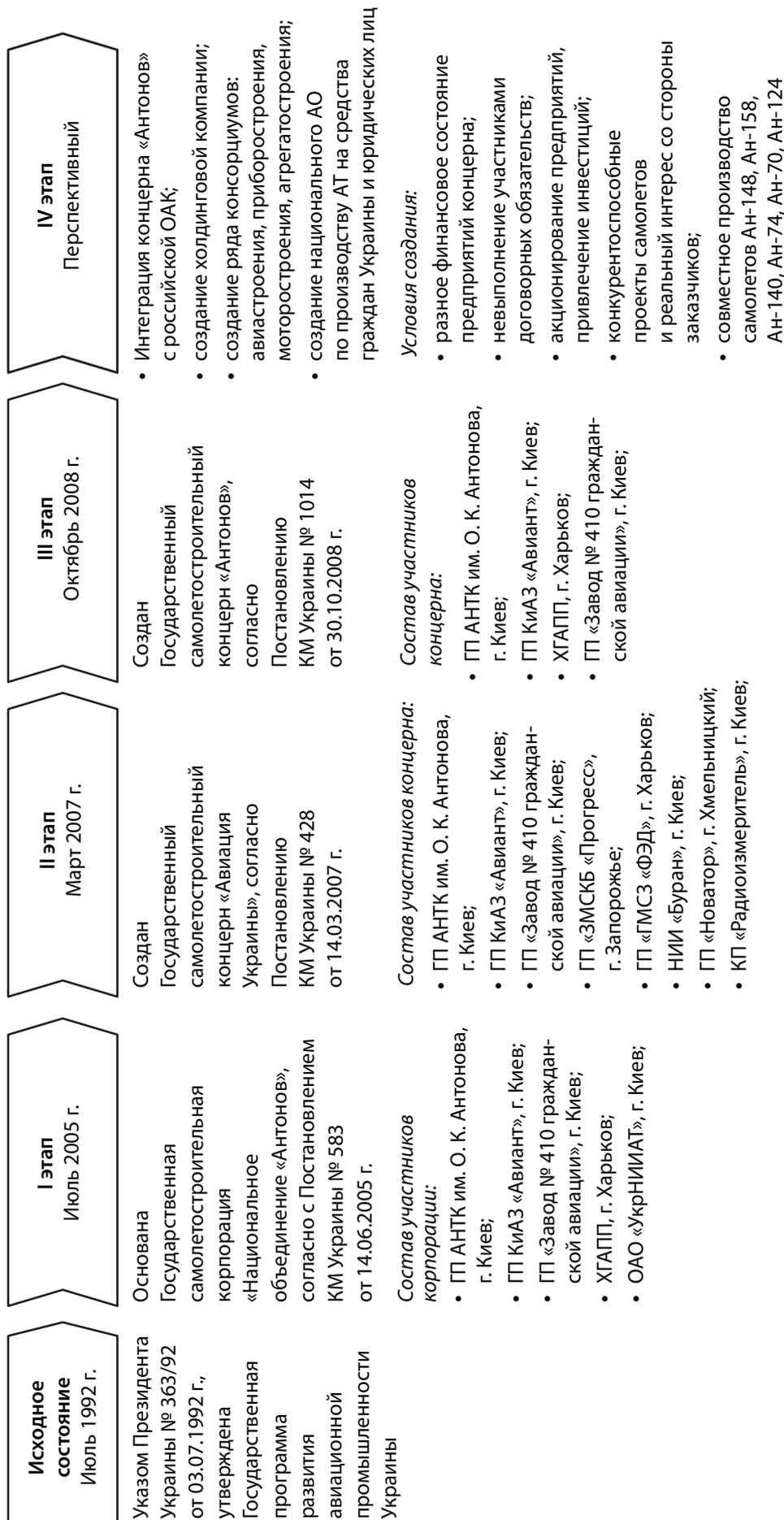


Рис. 1. Схема этапов реформирования авиационного комплекса Украины и его участники [3]

объединения имели общую конкурентную стратегию, которая была бы эффективной для каждого отдельного предприятия объединения [8].

В настоящее время регулирование со стороны государства процессов развития АП регламентировано рядом законодательных актов Украины, таких как: закон «Об инновационной деятельности»; закон «Об общегосударственной комплексной программе развития высоких наукоемких технологий Украины»; «Государственная программа развития промышленности на 2003 – 2011 гг.»; «Государственная программа развития машиностроения на 2006 – 2011 гг.».

Анализ упомянутых выше нормативно-правовых актов, а также закончившей свое действие «Государственной комплексной программе развития авиационной промышленности Украины на период до 2010 г.» позволяет сделать выводы относительно их несовершенства, отсутствия практических механизмов внедрения, в том числе в сфере управления развитием АП [3].

Следует сказать и об источниках финансирования всех упомянутых объединений. Как правило, зарубежное слияние финансируется непосредственно их участниками из собственных фондов и за счет ссуд в инвестиционных банках. Государственная поддержка выделяется только под конкретные программы разработки, причем между США и европейскими странами существует соглашение, которое ограничивает размер такой поддержки для коммерческих самолетостроительных компаний. Значительную роль при этом играет и количество партнеров, готовых разделить риск с разработчиками [2, 9].

**Т**аким образом, исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что финансирование проекта консолидации предприятий и организаций АП Украины, которые объединяются для совместной деятельности, должно заключаться в следующем:

- ✦ основным источником финансирования на период реорганизации, постановки новых изделий на производство, поддержки и развития объединения является собственный капитал, сформированный из взносов учредителей в Уставный фонд амортизационных отчислений и прибылей, взносов акционеров и эмиссии собственных ценных бумаг;
- ✦ государственные ассигнования должны выделяться на выполнение заказов общегосударственного значения, а также на фундаментальные и прикладные исследования;
- ✦ источником финансирования на развитие могут быть средства, полученные от

коммерческого использования авиационно-космических технологий других отраслей промышленности Украины;

- ✦ источником финансирования также могут быть прибыли от лизинговой деятельности, для чего в Уставе объединения должно быть отмечено право на ее осуществление;
- ✦ другие источники поступления финансов, в том числе и иностранных инвестиций, могут быть использованы, если это не противоречит законодательству Украины.

**П**осле утверждения общей концепции консолидации АП Украины последующее решение задач должно охватить следующие направления: определение перспектив разработки новых и совершенствование имеющихся образцов АТ; разработка перспектив подготовительных работ на ближайшие годы для совершенствования организационно-правовой структуры проекта; определение и утверждение формы и размеров финансирования проекта консолидации; осуществление реструктуризации АП [4].

Таким образом, в целом проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

- ✦ современному состоянию авиационных предприятий Украины присущ резкий спад производства. Определенно, что обеспечение перехода АП на инновационный режим возрождения нуждается, в том числе в организационной перестройке структуры отрасли для создания предпосылок модернизации и повышения эффективности хозяйствования;
- ✦ кроме завершения юридического процесса корпоратизации и акционирования отечественного авиастроительного объединения, государству не менее важно определиться с тем, как сберечь влияние на дальнейшее развитие отрасли;
- ✦ без полноценного государственного финансирования деятельности авиационных структур, созданных для разработки и реализации научно-технических программ инновационной направленности, они обречены на провал.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» (утв. Постановлением Правительства РФ от 15.10.2001 г. №728)

[Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.minprom.gov.ru>.

**2. Кривов Г. А.** Мировая авиация на рубеже XX-XXI столетий. Промышленность, рынки / Г. А. Кривов, В. А. Матвиенко, Л. Ф. Афанасьева.– К. : «Компанія «Індустріальні технології», 2003.– 296 с.

**3. Купріянова В. С.** Механізм підтримки розвитку авіаційної промисловості у державних цільових програмах: Дис... канд. екон. наук : спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством».– Х., 2010.– 182 с.

**4.** «Стратегия развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 г.» / Распоряжение КМУ от 27.12.2008 г. № 1656-р. «Офіційний вісник України».– 2009.– №1.– С. 77.– Ст. 19.

**5.** Рішення РНБО України «Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку

авіаційної промисловості на період до 2010 р. та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування».– К., 30.05.2008 р. [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://zakon.rada.gov.ua>.

**6.** Официальный сайт Объединенной авиационной корпорации «ОАК» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.uacrussi.ru>.

**7.** ИТАР-ТАСС. Новости. 01.11.2010 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://vprk.name/news/html>.

**8.** Інноваційна стратегія українських реформ / А. С. Гальчинський, В. М Геєць, А. К. Кінах, В. П. Семиноженко.– К. : Знання України, 2002.– 336 с.

**9. Соловьева И.** Мировой авиационный рынок на пороге перемен / И. Соловьева, Д. Пустовит, М. Сиделев // Зарубежные финансовые рынки.– 2006.– № 21 (324).– С. 18 – 22.