

СУБОТОВИЧ М.В., КОНОХОВА З.П., канд. екон. наук

ОСОБЛИВОСТІ ПРОЦЕСУ ВИХОДУ НА МІЖНАРОДНІ РИНКИ МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Трансформаційні процеси в економіці України, найбільш болісно вдарили по капіталоємним галузям, до яких, безперечно, відноситься літакобудування. Виник цілий комплекс проблем: технічна застарілість обладнання, неринкові методи керівництва державними підприємствами, жорстка конкуренція як на внутрішніх, так и на зовнішніх ринках.

Для привернення уваги потенційних споживачів на міжнародних ринках підприємствам літакобудування життєво потрібні інвестиції у науково-конструкторську діяльність та підбір кваліфікованих кадрів.

Харківське державне авіаційне виробниче підприємство (ХДАВП) за останні декілька років було вимушене припинити свою активну діяльність на міжнародних ринках. На підприємстві існують замовлення на виробництво літаків від Єгипту та Лівії, але через відсутність обігових коштів ХДАВП не має можливості виконати свої обов'язки. Підприємство є боржником по кредитах, йому було відмовлено в отриманні додаткових кредитів, тому що ХДАВП працює в зоні ризику. Зараз основним джерелом доходу підприємства є кошти від виготовлення і продажу комплектуючих літака АН-140 російському "Авіакору" (Самара) та іранській літакобудівній компанії HESA.

Ще одним чинником, який негативно впливає на діяльність підприємства та обмежує її є той факт, що 100% акцій ХДАВП належить державі. Це не лише зменшує обсяг обігових коштів, які отримує ХДАВП, але й обмежує його у використанні маркетингових механізмів.

Проте можливості для поживавлення функціонування підприємства існують. Так, за інформацією українських авіатранспортних компаній, внутрішні авіап перевезення у нашій країні (наприклад, компанією «АероСвіт») потребують збільшення кількості ближньомагістральних літаків з невеликою кількістю пасажирських місць, а також транспортних літаків, таких як модернізований Ан-24, Ан-140, Ан-74, оскільки вони є найбільш економічними при перевезенні невеликої кількості пасажирів та вантажів до

10т. Нагальною є також потреба у виведенні з експлуатації старого парку машин, вік якого сягає 16-19 років, а ступінь зносу – 70-90%. Замінити Ан-24 могли б канадський Bombardier або бразильський Embraer, але вони в Україні не сертифіковані. Однак виведення з експлуатації старих літаків не гарантує їх заміни машинами вітчизняного виробництва. Тому для заповнення ніші українськими літаками необхідно докласти зусиль. Наприклад, передбачити у програмі просування літаків механізм їх продажу з використанням лізингових схем. Для цього конче необхідним є використання можливостей банківського сектору економіки та державна підтримка.

Визначаючи перспективи та ринкові можливості підприємства, необхідно зважити на розвиток усієї авіабудівної галузі та мати на увазі погляди держави на напрямки її розвитку та майбутні організаційні форми. Так, у межах процесу приєднання України до Європейського економічного простору ініційовано вступ нашої держави до програми ЄС «Відкрите небо», який передбачає співробітництво з Європою у таких напрямках:

- доступ до ринків авіаперевезень;
- промислове співробітництво в області авіації;
- управління повітряним рухом та
- безпека польотів.

Безперечно, цей процес зробить конкурентне середовище для авіабудівників ще більш агресивним, вимагатиме активних дій з переструктуризації галузі, зміни організаційних форм підприємств та, можливо, навіть зміни форми власності, тобто роздержавлення та, навіть, приватизації.

Діючий уряд запропонував свою програму розвитку галузі, затвердивши розпорядженням № 1656-р від 27.12.2008 р. Державну стратегію розвитку авіаційної промисловості до 2020 року. Однак у документі не визначено обсяги фінансування галузі, не йдеться про оновлення виробничих фондів, але передбачено початок процесу приватизації основних підприємств, який повинен бути завершений у 2015 році. Фактично, мова йде про акціонування, вихід на IPO, створення ринкових альянсів з російськими, європейськими та азійськими виробниками. Про зацікавленість в українських активах вже заявили російська Об'єднана авіабудівна корпорація (ОАК) та китайська Aviation Industry Corporation of China (AVIC). Саме ці компанії наразі розглядаються як найбільш ймовірні покупці пакетів акцій та інвестори, що формують умови для реалізації стратегії технологічного (інноваційного) розвитку підприємств, зокрема, ХДАВП.

Список літератури: 1.<http://www.ksamc.com>. Офіційний сайт Харківського державного авіаційного виробничого підприємства. 2.Редакційна стаття.// *Бізнес*. 2007. №9. С.112-115. 3.*О.Андрущенко*. Нараспашку // *Бізнес*. 2008. №7. С.100-101. 4. Редакційна стаття.//*Бізнес*. 2009. №3. С.8.