

УДК 338(477)

*В.В. ПРОХОРОВА*, к.е.н., доц., докторант НАУ (м.Київ)

## **СИСТЕМНА КРИЗА АВІАБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ФАКТОРИ, ЩО ЇЇ ОБУМОВЛЮЮТЬ**

В роботі розглянута специфіка функціонування авіабудівного сектора та аналіз існуючих проблем в цієї сфері, що зумовлюють основні напрями його удосконалення.

In this work the specific operation of owned aircraft sector and analysis of existing problems in this area, causing its ways of improvement.

**Ключові слова:** системна криза, авіабудівна галузь, система державного регулювання, функціонування авіабудівного комплексу, концепція реформування і розвитку.

**Вступ.** Головною відмінністю політики авіабудівної галузі в Україні на сучасному етапі все ще залишається невизначеність стратегії ринкових перетворень, внаслідок чого авіабудівні підприємства й надалі залишається найменш реформованим сектором економіки. Результати дослідження сучасного стану авіабудівного комплексу України свідчить про наступне: скорочення обсягів виробництва і трудового потенціалу в авіабудівному секторі призвело до зниження продуктивності праці, росту частки матеріальних витрат, скороченню валового прибутку тощо. Основними причинами такого становища галузі називають політичну і законодавчу невизначеність, нестабільну правову базу, нерозвиненість ринку продукції, його інфраструктури, відсутність взаємодії і координації вітчизняних підприємств.

**Метою статті** є дослідження факторів, що обумовлюють системну кризу авіабудівної галузі України, та формування загальних методологічних основ подолання кризового стану.

**Аналіз останніх досліджень. Методологія.** Аналіз фахової літератури засвідчує, що в численних монографіях, науково-методичних розробках досліджується проблематика антикризового управління підприємством в цілому такими вченими – економістами як: Крутик А.Б., Муравйов А.І. [2], Василенко В.О.[3], Коротков Е.М. [4], Г. Іванов [5], Уткін Э.А [6], Лігоненко Л.О. [7], Н.Г Данілочкіна [10], Кошкін В.І., Іванов Г.П., Мінаєв Е.С. та Панагушина В.П. [4, 11, 12].

**Методологія.** Дослідження найгостріших проблем авіабудівної галузі на сучасному етапі розвитку нашої держави дозволило здійснити їх систематизацію таким чином:

неадекватна промислова політика: управління авіабудівною галуззю відбувається в умовах відсутності обґрунтованої та законодавчо визначеної концепції її реформування і розвитку, яка б чітко формулювала мету виробничої політики, стратегію, тактику та засоби її досягнення, етапи ринкових перетворень, їх структурні, якісні та кількісні параметри;

ускладнена і суперечлива система управління авіабудівним комплексом, яка характеризується існуванням багатьох дублюючих ланок, що викликає ефект множинності центрів прийняття рішень;

незадовільна робота головних державних органів: управління авіабудівними підприємствами здійснюється в манері кризового управління по усуненню провалів та директивного перерозподілу, що не відповідає реаліям сьогодення;

неефективна діяльність держави в процесі приватизації авіабудівної галузі, пов'язана з недосконалістю правового забезпечення передумов реформування вітчизняної промисловості;

низький рівень інвестування: в Україні інвестиції в основний капітал мають досить низький рівень;

неефективне використання стратегічного потенціалу, системоутворюючими елементами якого є: виробничий, фінансовий, трудовий, інвестиційний, інноваційний, зовнішньоекономічний та інформаційний, потенціал розвитку.

Результати аналізу сучасного стану авіабудівної галузі свідчать, що нині в Україні все ще фактично відсутня обґрунтована державна промислова політика, спрямована на формування ефективного авіабудівного сектора [3,5,7]. Подолання кризових явищ в авіабудівному комплексі України, вирішення завдань його реформування потребує вивчення та використання досвіду розвинутих країн в цієї сфері економіки.

Зазначена вище ситуація контрастує з досвідом багатьох країн ефективної ринкової економіки, в яких авіабудівний сектор є сферою активного державного регулювання та протекціоністської практики. Хоча традиційно урядове втручання у ринкові механізми розглядається як небажане, при обґрунтуванні патерналістської ролі держави щодо розвитку авіабудівного сектора приймається до уваги комплекс чинників, серед яких політичні аргументи, характеристики ринку, специфічні особливості галузі [2].

Промислова політика в країнах ефективної ринкової економіки має чітко виражений характер державного протекціонізму, концептуальною основою якого є визнання хронічно невігідного положення авіабудівного сектора у системі ринкових трансакцій. Преференції та протекціоністські заходи обмеження неконтрольованої ринкової конкуренції щодо розвитку аграрного сектора стосуються принаймні наступних напрямів: ціноутворення на світових ринках авіабудування; сприяння технологічному розвитку авіабудівного господарства; забезпечення його фінансовими коштами.

Таким чином, роль держави принципово різна для розвинених країн, країн, що розвиваються і країн з перехідною економікою. Однак регулювання авіабудівного сектора є невід'ємною функцією держави, навіть якщо вона має досить високий рівень розвитку ринкових відносин, оскільки саме він відіграє ключову роль у забезпеченні економічної та стратегічної безпеки країни.

Специфіка функціонування авіабудівного сектора та аналіз існуючих проблем в цієї сфері зумовлюють основні напрями його удосконалення [10].

Обмеженість ресурсів передбачає суворе підпорядкування протекціоністської політики в авіабудівній сфері задачам підвищення ефективності виробництва. В умовах формування соціально орієнтованої ринкової економіки уряд не може і не повинен безпосередньо займатися організацією виробництва. Його задача - створити сприятливу конкурентну сферу і дати можливість господарським суб'єктам самостійно приймати рішення у сфері авіабудівного виробництва [1,11].

Досвід розвинутих країн свідчить про необхідність відмови від принципу "невтручання" держави і більш повного залучення органів управління у процес структурно-інституційних перетворень, з чим власне і пов'язується їх життєвість та здатність адаптуватися у нових господарських умовах. Аналітиками відмічається, що початковий етап організаційного вдосконалення економічного розвитку авіабудівного виробництва полягає в інтеграції об'єктів державного управління, а також галузей, що не входять до цієї сфери, на рівні Кабінету Міністрів. Подальше вдосконалення системи управління повинно супроводжуватись посиленням і перевизначенням статусу Міністерства промислової політики [7]. Цей процес визначається як поступова і несуперечлива інтеграція чисельних структур державного управління в унітарне міністерство з посиленням його економічних прерогатив як ключового відомства по розробці і реалізації державної промислової політики в сфері авіабудування.

Система державного регулювання авіабудівної галузі в умовах ринкового господарювання повинна виконувати низку досить важливих функцій і складатиметься з декількох компонент. Найважливішою функцією уряду є регулювання (стабілізація) відповідних ринків та гарантування стабільних доходів авіабудівних підприємств [1,2]. Головні завдання держави тут полягають у забезпеченні підприємств стратегічними замовленнями, нагромадженні резервних фондів, організації систематичного моніторингу за динамікою ринкових цін та затрат виробництва, відшкодуванні затрат та забезпеченні прибутків виробникам авіабудівної галузі за умов несприятливої ринкової кон'юнктури через систему гарантованих цін та прямих бюджетних виплат. Другим компонентом є режим державного сприяння технологічному розвитку авіабудівної галузі, що може досягатись, в першу чергу, через створення сприятливого інноваційного клімату у промисловості. Враховуючи високу активність підприємств авіабудівної галузі до досягнень науково-технічного прогресу, специфічні завдання держави у цій сфері полягають у забезпечення прямих механізмів поширення технологічних інновацій в авіабудівної галузі.

У сфері вдосконалення фінансового забезпечення авіабудівної галузі оптимальна стратегія може полягати як у формуванні спеціалізованих структур державного фінансування, які реально обслуговують авіабудівну галузь, надаючи їм кредити на преференційній основі, так і у стимулюванні державою процесу розвитку інституту мікрокредитування. Запровадження протекціоністських інститутів та державних програм підтримки, опосередкованих ринковим регулюванням, передбачають посилення адресного характеру дії цих заходів, тому вони повинні супроводжуватись процесами реструктуризації діючих виробничих структур у більш продуктивні та конкурентоздатні виробничі одиниці ринкового типу [5]. Це бажано здійснити у керованому режимі як складову частину приватизаційного процесу. Наряду зі змінами виробничої структури належить здійснити кроки по розвитку сервісної інфраструктури, наближеної до товаровиробників, шляхом створення пільгового режиму для невеликих недержавних підприємств обслуговування авіабудівної галузі.

Збалансованість ринків та нормальний рівень дохідності в авіабудівної галузі повинні підтримуватися з допомогою інтегрованої системи заходів, головним чином через механізми створення резервних (буферних) запасів, інтервенційного регулювання попиту і пропозиції, гарантування внутрішніх цін, а також захисту від зовнішньої конкуренції та сприяння при експорті. В умовах перехідного періоду

стає необхідним пошук динамічного поєднання стихійних та керованих компонент цінової політики держави [7,10].

Розвиток авіабудівного комплексу не може бути досягнутий без оновлення матеріально-технічної бази, що вимагає розробки цілеспрямованого державного регулювання інвестиційних процесів. Одним з ефективних напрямів розвитку інвестиційної політики в авіабудівному секторі (в умовах відсутності внутрішніх джерел) є залучення іноземних інвестицій, які сприяють органічній інтеграції країни у світове господарство. Для досягнення поставленої стратегічної мети необхідно розробити комплекс заходів державного регулювання, взаємопов'язаних між собою, а саме: створення для підприємств на принципах паритетності системи стимулів, що забезпечують зацікавленість у господарській діяльності в нових умовах; розвиток інфраструктури, яка обслуговувала б потреби системи виробництва авіабудівного сектора; створення в країні умов для розвитку фінансових послуг, підвищення рівня професійної освіти та освіти управлінського персоналу, за рахунок інформаційного потенціалу сектора авіабудування.

Для розвитку механізму конкуренції в авіабудівному секторі необхідно: впровадження в практику господарювання механізмів мотивації, що забезпечують належний рівень зацікавленості у функціонуванні авіабудівного підприємства на основі приватної власності; формування економічних інститутів ринку в авіабудівній галузі, що впливають на створення конкурентного середовища; розвиток ринкової інфраструктури, що обслуговує сектор авіабудування, і розвивається на основі конкурентного механізму; захист вітчизняного виробника і вітчизняного ринку; удосконалення нормативно-правової бази, що регулює недосконалу конкуренцію і забезпечує соціальний захист населення; реструктуризація державних установ з метою децентралізації регулюючих функцій.

З метою удосконалення державного регулювання інвестиційних процесів поруч із залученням іноземних інвестицій необхідне своєчасне виявлення, акумуляція і адресування в пріоритетні сфери внутрішніх джерел (передусім коштів амортизаційного фонду, ресурсів банківської системи) [11,12]. Для забезпечення формування інвестиційного капіталу необхідним є розвиток інвестиційної діяльності промислових підприємств, як однією з головних умов їх успішного функціонування і розвитку, життєдіяльності, що зумовлює об'єктивну необхідність у визначенні фундаментальних положень економічних теорій, які доцільно використовувати як підґрунтя в процесі розгляду і генерації

методологічних положень щодо управління процесами капіталовкладень. Доцільно підвищити дієвість державних інвестицій у кредитно-фінансову сферу авіабудівної галузі, зокрема через субсидування відсоткової ставки кредитів для авіабудівних підприємств, створення спеціалізованих кредитних інститутів для авіабудівного сектора економіки. Необхідно об'єднати зусилля провідних українських банків та держави у подальшому реформуванні авіабудівної галузі через національну програму кредитування (консорціум комерційних банків) [1,3,5].

В умовах скорочення інвестицій в підприємства авіабудування, актуальною є проблема оновлення матеріально-технічної бази, підвищення ефективності використання і відтворення наявних основних виробничих фондів. Доцільно провести експертизу комплектів або комплексів машин безпосередньо у господарствах. На підставі проведеної експертизи, по-перше, слід виявити устаткування, яке зовсім не використовується у виробництві, або його використання недоцільне через значні експлуатаційні витрати, і воно потребує заміни. По-друге, застосовувати у виробництві універсальні мобільні агрегати замість декількох спеціалізованих, що значно, у декілька раз знижує як матеріальні витрати, так і витрати праці.

**Висновки.** Актуальність реформування підприємств авіабудування зумовлюється, насамперед тим, що обравши курс на розбудову ринкової економіки, держава допустила ряд організаційно-економічних прорахунків, що посилили системну кризу авіабудівної галузі, джерела якої сягають ще союзного періоду. З цим значною мірою пов'язані сучасні проблеми загальної організації та неефективності функціонування авіабудівної галузі в нових умовах господарювання. Удосконалення функціонування авіабудівного комплексу України повинне бути направлено на подолання системної кризи. Для цього необхідно запровадження раціональної системи державної підтримки на основі протекціоністської державної політики, яка оптимально об'єднає адміністративні та економічні методи регулювання авіабудівної галузі.

**Список літератури:** 1. Мізюк Б.М. Системна парадигма: становлення, зміст та інтерпретація // *Фінанси України*. - 2004. - №8. - С. 25-34. 2. Крутик А.В., Муравьев А.И. Антикризисный менеджмент. – СПб: Питер, 2001. – 432 с. 3. Василенко В.О. Антикризисное управление предприятием. – К.: Цул, 2003. – 504 с. 4. Антикризисное управление./ Под ред. Э.М. Короткова. – М.:ИНФРА-М, 2000. – 432 с. 5. Антикризисное управление: от банкротства к финансовому оздоровлению. / Под ред. Г.П. Иванова – М.: Закон и право, ЮНИТИ, 1995. – 320 с. 6. Уткин Э.А. Антикризисное управление. – М.: Ассоциация авторов и издателей „Тандем”. Изд-во ЭКМОС,

1997. – С. 400. **7.** *Лігоненко Л.О.* Антикризове управління підприємством: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій. – К.: КНТЕУ, 2001. 580 с. **8.** *Keller R.* Unternehmenssanierung: aussergerichtliche Sanierung und gerichtliche Sanierung. – Berlin: Verl. Neue Wirtschafts-Briefe, 1999.- 271 S **9.** *Krystek U.* Krisenbewältigungs-Management und Unternehmensplanung. Neue betriebswirtschaftliche Forschung, Bd. 17. Wiesbaden, 1981. **10.** *Данилочкин С.В., Данилочкина Н.Г.* Контроллинг как инструмент управления предприятием. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1998. – 200 с. **11.** *Кошкин В.И.* и др. Антикризисное управление. – М.: Инфра – М, 1998. – 560 с. **12.** Антикризисное управление: Уч.пособ для техн. и вузов / ред. проф. *Минаева Э.С.* и проф. *Панагушина В.П.* – М.: Изд-во „ПРИОР”, 1998. 432 с.

Подано до редакції 10.11.2010