

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

УДК 334.722.26(045)

Г.В. АСТАПОВА,
д.е.н., доцент, професор, Національний авіаційний університет

Оцінка та напрями забезпечення ефективності механізмів корпоративного управління соціально-економічним розвитком авіапідприємств

У статті обґрунтовано сутність корпоративної взаємодії авіапідприємств як напряму забезпечення ефективності управління їх соціально-економічним розвитком. Представлено та охарактеризовано підстави та схеми корпоративної взаємодії авіапідприємств.

Ключові слова: корпоративна взаємодія, економічна та матеріальна зацікавленість, авіапідприємства, авіа-корпорації, учасники, схеми, розвиток, корпоративне управління, ефективність.

В статье обоснована суть корпоративного взаимодействия авиапредприятий в качестве направления обеспечения эффективности управления их социально-экономическим развитием. Представлены и охарактеризованы основания и схемы корпоративного взаимодействия авиапредприятий.

Ключевые слова: корпоративное взаимодействие, экономическая и материальная заинтересованность, авиапредприятия, авиакорпорации, участники, схемы, развитие, корпоративное управление, эффективность.

In the article essence of corporate co-operation of airlines is reasonable in quality straight providing of efficiency of management of them by socio-economic development. Shown celebrate and described and charts of corporate co-operation of airlines.

Keywords: corporate co-operation, economic and material personal interest, airlines, air corporations, participants, charts, development, corporate management, efficiency.

Постановка проблеми. Велику кількість наукових робіт з проблем розвитку національного господарства присвячено функціонуванню однієї із суттєвих складових промислового комплексу і базової галузі української економіки – авіаційній промисловості. Авіаційній промисловості України вдалося після 1991 року зберегти виробничий потенціал, кваліфіковані кадри, комерційні зв'язки з підприємствами інших галузей в Україні та за її межами.

Проте обсяги, результати та інноваційний рівень діяльності значно менші, ніж в авіапромислових підприємствах розвинутих країн. Скрутна ситуація спостерігається також і в сфері авіаційного транспорту – тільки шоста частина аеропортів України характеризується прибутковістю, а переважну частку становлять неприбуткові та збиткові аеропорти. Зазначене свідчить про відсутність «ефективного власника» в авіасекторі. Як і у більшості галузей, в авіаційній галузі також не створено ефективну систему корпоративного управління.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Результати досліджень у напрямках оцінки ефективності власності та корпоративного управління наведені в наукових працях О. Ареф'євої [2], В. Жукова [6], С. Подрези [1], В. Матвеева [9]

та інших. Дослідниками обґрунтовано види, критерії та методи визначення ефективності відносин власності.

Невирішені частини загальної проблеми. Проте не розглянуто взаємодію авіапідприємств як напрям забезпечення ефективності корпоративного управління їх соціально-економічним розвитком.

Метою статті є обґрунтування сутності та форм корпоративної взаємодії авіапідприємств як напрямів забезпечення ефективності управління їх соціально-економічним розвитком.

Виклад основного матеріалу. Розвиток авіаційного комплексу України має певну історію. В колишньому СРСР було створено систему виробництва і технічного обслуговування в більшості галузей народного господарства, до якої належала і галузь авіаційного транспорту. У період 1935–1960 років поступово відокремлювалася мережа авіаремонтних підприємств, яка в наступний час існує як система ремонту і технічного обслуговування авіаційної техніки.

Індустріальне авіаційне виробництво в Україні бере свій початок з побудови перших авіаремонтних заводів та майстерень у Києві, Харкові, Запоріжжі, частину з яких у 20-х роках було перетворено на авіа- і двигунобудівні підприємства з виробничою інфраструктурою, що динамічно розвивалася. Сьогодні в Україні працює три авіа- та двигунобудівні підприємства, що серійно випускають літаки і двигуни. Авіабудівна галузь у своєму складі має два найвидатніших конструкторських бюро: в Києві – відоме сьогодні як Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова (АНТК «Антонов») і в Запоріжжі – Запорізьке машинобудівне КБ «Прогрес» ім. акад. О.Г. Івченка (ЗМКБ «Прогрес» ім. О.Г. Івченка) [8].

В умовах адміністративно-командної системи господарювання не ставилися і не вирішувалися організаційно-управлінські питання структурної перебудови авіапромисловості, авіатранспорту, системи авіаремонту, технічної експлуатації основних фондів, сервісного обслуговування транспортного засобу після продажу, ефективності експлуатації та ремонту при різних рівнях підпорядкованості цих підприємств, не кажучи вже про можливість їхнього віднесення до різних форм власності.

Після розпаду СРСР процес переходу авіапідприємств України до ринкових відносин вимагає вирішення проблем реструктуризації виробництва, створення системи ефективної організації господарських відносин. Частково на загальнодержавному рівні зазначену проблему вирішено. За 1993–1996 роки найбільші експлуатаційні авіапідприємства цивільної авіації було розділено на три види: авіакомпанії (АК), аеропорти (АП) і підприємства з управління повітряним рухом (УПР). Такий поділ було здійснено відповідно до світових принципів та тенденцій з метою підвищення рівня спеціалізації виконуваних робіт, створення конкурентного середовища, розмежування функцій при виконанні всього комплексу авіаційного транспортного обслуговування. Слід відмітити, що підприємства з проектування, організації дослідно-конструкторських робіт, експериментальних впрова-

джень, випробувань авіаційної техніки увійшли до складу Міністерства промислової політики України [1].

У період спочатку у СРСР, а потім й в Україні розвивався підхід роз'єднання відомчого підпорядкування державних підприємств, що перебували у складі єдиного авіаційно-технічного комплексу, у світовій практиці була сформована інша стратегія – стратегія економічної відповідальності виробника авіаційної техніки. Реалізація даної стратегії в економічній діяльності отримала ефективний результат – створену систему практичного маркетингу в авіаційній сфері. Головна причина неможливості використання зазначеної стратегії управління розвитком авіаційного комплексу пов'язана з тим, що в умовах монополізації та закритості економіки, сформованого «диктату» виробника, дії системи державного розподілу виробленої продукції за споживачами, які, своєю чергою, не мали права самостійного вибору виробника, тому що не оплачували вартість поставленої нової техніки. Таким чином, споживач був змушений брати ту техніку, яку йому пропонував монополіст-виробник, і вирішувати завдання ефективного її використання. Суттєвого впливу на якість продукції виробника споживач чинити не міг, оскільки не мав дійсних розумів – вибору виробника і фінансових ресурсів.

У науковій роботі С. Подрези [1] охарактеризовано концепції корпоративного управління, що орієнтовані на впровадження методології практичного маркетингу. Зроблено висновок, що сучасні корпорації України ще не мають економіко-правової основи реальної реалізації права власності, яка здатна активізувати можливості впровадження зарубіжних маркетингових стратегій у вітчизняну практику управління підприємствами. Коли йде мова про те, що зарубіжні виробники авіаційної техніки створили якісну сервісну мережу створення, обслуговування та ремонту, треба відмітити специфіку відносин власності у сфері роботи виробників. Отже, зарубіжні виробники – це корпоративні або приватні структури, що функціонують на свій страх і ризик, один на один із ринком, тому безпосередньо відповідають за технічний стан авіаційної техніки і забезпечують її льотну придатність. Таким чином, здійснення стратегічних заходів щодо забезпечення ефективності діяльності підприємств авіаційної промисловості та інфраструктури виробничого призначення пов'язано з дією фактора відносин власності на капітал та засоби виробництва.

В Україні, як і у більшості галузей народного господарства, в авіаційній галузі склалася ситуація, при якій держава як суб'єкт власності вже фінансово не здатна утримувати та забезпечувати неефективні авіапідприємства зі значним матеріально-технічним забезпеченням та кадровим потенціалом. Тому процеси роздержавлення підприємств сфери авіаційної промисловості та інфраструктури виробничого призначення активізувалися як наслідки об'єктивної економічної необхідності. В результаті в структурі підприємств авіаційної галузі домінуючі позиції належать суб'єктам колективної власності, тобто корпораціям у вигляді господарських товариств та господарських об'єднань, серед яких

значною залишається кількість корпорацій із часткою держави у статутному капіталі.

Сучасні авіакорпорації можна класифікувати за галузевою ознакою як внутрішньогалузеві, зовнішньогалузеві та об'єднані [3]. До перших віднесено авіакорпорації, основна діяльність яких безпосередньо стосується організації транспортних перевезень. До другої групи віднесено авіакорпорації, які діють у сфері виробництва, ремонту, технічного обслуговування транспортних засобів та інших основних засобів. Третя група містить корпорації, що виконують разом основні та операційні види діяльності. Наведені класифікаційні ознаки тільки відображають можливість використання корпоративної власності і не характеризують умови забезпечення отримання ефекту.

Здійснення зміни форми власності саме по собі не гарантує автоматичного досягнення ефективності діяльності. Однієї перебудови структури власності замало для створення такої системи управління, яка здатна перетворити неефективне підприємство в прибуткову корпорацію.

Визначена в окремих дослідженнях проблема невикористання власниками їхніх прав у результаті фактичного неоснання статусу власників в умовах авіакорпорацій може бути вирішеною скоріше та ефективніше, ніж в інших галузях промисловості. Це пов'язано зі специфікою організації праці в авіаційній галузі [3]. Впровадження стратегічного маркетингу у виробничу діяльність авіапромислових корпорацій та досягнення високої якості авіаційних послуг авіакорпораціями виробничого призначення та авіатранспортними корпораціями залежить насамперед від зацікавленості працюючих власників. Доцільність створення авіакорпорації на основі трудової власності обґрунтовується кількома доводами.

По-перше, вже визначеною специфікою організації праці в будь-якої авіакорпорації. Залежність ефективності діяльності авіакорпорації від якісного складу персоналу [5], рівня професіоналізму та економічної зацікавленості [7] є основою формування структури власності та системи корпоративного управління. В умовах трудової власності досягнення ефективності праці власника забезпечується дією двох систем стимулювання – економічної та матеріальної, тоді як власник, який не є працівником, може розраховувати тільки на отримання дивідендів.

По-друге, система матеріального заохочення, що діє в умовах прибуткових авіапідприємств, не зовсім сприяє активізації творчої та інноваційної активності працівників, як власників, так і найманих [4]. Система нарахування премій та інших матеріальних заохочень є відносно зрівненою, тобто діючі методи нарахування розмірів додаткових виплат на споживання орієнтуються або на загальну величину преміальної надбавки, або на невелику кількість таких відносних показників, застосування яких поширюється на окремі категорії працівників.

В обох варіантах пропорційні методи не враховують творчий та інноваційний потенціал працівника і тим самим не стимулю-

ють його виробничої активності. Крім того, виплати на споживання за результатом розподілу чистого прибутку здійснюються усім працівникам, у тому числі тим, які не брали участі в його створенні або збільшенні. В результаті працівник не зацікавлений застосовувати власні творчі здібності у виробничому процесі, оскільки може розраховувати на солідарне отримання премії незалежно від участі в її створенні.

Таким чином, солідарна пропорційна система матеріального стимулювання фактично не діє з погляду активізації розвитку творчо-інноваційної діяльності працівників. Система економічного стимулювання не є солідарною, а її пропорційність дуже обмежена. Це дає можливість працівникові-власнику з більшим рівнем професійних якостей отримувати більше матеріальних благ. Таким чином, трудова власність сприяє досягненню принципу соціальної справедливості, а саме створює умову формування «ефективного власника».

По-третє, гарантоване законодавством право власників на управління розподілом отриманого корпорацією чистого прибутку дозволяє працюючим власникам професійно здійснювати внутрішній корпоративний контроль за використанням обігових коштів авіакорпорації. Розробка та затвердження порядку розподілу чистого прибутку здійснюється безпосередньо власниками, тобто в їх економічних інтересах. В умовах відкритої структури власності зазначені дії виконують керівники корпорацій незалежно від наявності права власності. Керівники розробляють порядок розподілу чистого прибутку і представляють власникам до затвердження на загальних зборах учасників корпорацій. Власників, що не є працівниками корпорації, як правило, легко переконати віддати голоси за пропонуємий порядок розподілу прибутку, а такий порядок адміністрація може сформулювати на користь лише собі. В результаті реальні власники не отримують ані дивідендів, ані премій. Умови трудової власності такі ситуації в більшості випадків виключають.

Розвиток окремих видів авіатранспортних підприємств свідчить про необхідність підвищення якості авіапослуг. Це підтверджують дослідження С. Омеляненко [10], які присвячені прогнозуванню розвитку аеропортів в Україні шляхом покращення оцінки їхнього економічного стану. Автором обґрунтовано та доведено залежність прибутковості авіатранспортних підприємств від якості послуг та швидкості їх надання споживачам. Указане дозволяє припустити, що досягнення прибутковості авіатранспортного підприємства в значній мірі залежить від оперативності діяльності кадрового складу та інноваційного потенціалу авіапідприємства.

Інноваційний розвиток авіапідприємств, що вимагає великих капіталовкладень, матеріальних витрат та використання значних трудових ресурсів, є можливим у разі їх корпоративної взаємодії. Корпоративна взаємодія – це сукупність економічних відносин між підприємствами різних сфер діяльності та різних форм власності з приводу утворення, вироблення та споживання кінцевої продукції за принципом

корпоративної участі. Стосовно авіаційного сектору учасниками процесу корпоративної взаємодії виступають: 1) авіа-промислові підприємства; 2) авіаремонтні підприємства; 3) авіакомпанії; 4) аеропорти; 5) науково-дослідницькі установи; 6) фінансові установи – комерційні банки.

Причиною або підставою корпоративної взаємодії є утворення або наявність економічної зацікавленості учасників у організації спільного виробництва, експлуатації, споживання конкретного об'єкту. Як об'єкти спільних інтересів виступають: інноваційні розробки, інші об'єкти інтелектуальної власності, кінцева продукція тощо. Економічні інтереси учасників зумовлені особливостями подальшої корисної реалізації підстави корпоративної взаємодії. З врахуванням цієї особливості учасники об'єднуються у такі групи: розробники підстави корпоративної взаємодії (наприклад, інноваційної продукції) – учасник 5; споживачі-виробники – учасники 1 та 2; споживачі-експлуатанти – учасники 3 та 4; фінансова інфраструктура – учасник 6.

Незалежно від особливостей підстави сформовано чотири схеми корпоративної взаємодії авіапідприємств із комерційними банками: схема 1 – корпоративне об'єднання учасників (акумулювання капіталу учасників шляхом створення нової юридичної особи, діяльність якої пов'язано безпосередньо із підставою корпоративної взаємодії (наприклад із використанням інноваційної розробки), для подальшого забезпечення регулярного отримання доходів від участі в капіталі за результатами розподілу чистого прибутку); схема 2 – договірне об'єднання учасників (утворення договірної об'єднання шляхом укладання договору про співробітництво між авіапідприємствами та кредитних угод з комерційним банком для разового отримання доходів за результатами корисного використання підстави корпоративної взаємодії); схема 3 – корпоративне фінансування (учасник 5 – науково-дослідницька установа отримує кредит від банку, комерційні кредити та інвестиції від авіапідприємств для створення підстави корпоративної взаємодії – інноваційної розробки. Після корисної реалізації інноваційної розробки учасники отримують регулярні (від наданих інвестицій та комерційних позик), разові (від наданих кредитів) доходи); схема 4 – банківське корпоративне кредитування (учасник 5 залучає банківський кредит для створення підстави корпоративної взаємодії – інноваційної розробки. У подальшому надає створену інноваційну розробку як комерційний кредит авіапідприємствам, забезпечує собі поряд із ними регулярне отримання доходів від її комерційної експлуатації та поступово здійснює погашення банківського кредиту та відсотків (забезпечує отримання доходів комерційним банком)).

Висновки

За результатами проведеного дослідження доведено, що корпоративний авіаційний сектор є низькоефективним. Для забезпечення зростання ефективності корпоративного управління соціально-економічним розвитком запропоновано використання двох механізмів підвищення результативності функціонування авіапідприємств – механізму економічної та матеріальної зацікавленості працюючих власників та механізму корпоративної взаємодії авіапідприємств. Практична цінність дослідження пов'язана з використанням його результатів в обґрунтуванні ефективності механізму інноваційного розвитку авіапідприємств на основі корпоративної взаємодії.

Список використаних джерел

1. Авіаційний і промисловий маркетинг / С.М. Подреза, С.Е. Петропавлівська, О.А. Радченко, А.С. Гурина. – К., 2005. – 376 с.
2. Ареф'єва О.В. Розвиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань: [монографія] / О.В. Ареф'єва, А.М. Штангрет. – Львів: Укр. акад. друкарства, 2011. – 242 с.
3. Астапова Г.В. Організаційно-економічний механізм корпоративного управління авіапідприємством на основі права трудової власності: монографія / Г.В. Астапова. – Київ, НАУ, 2006. – 244 с.
4. Астапова Г.В. Вдосконалені механізми економічного і матеріального стимулювання працівників корпоративних підприємств авіаційного транспорту: [монографія] / Г.В. Астапова, Н.І. Новікова, О.К. Костенко, Р.Є. Щербань, О.В. Устінова. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток», 2012. – 193 с.
5. Высоцкая М.П. Тенденции и проблемы развития воздушного транспорта / М.П. Высоцкая. // Проблемы системного подхода в экономике: Сб. науч. труд. №5. – К.: НАУ, 2001. – С. 157–161.
6. Жуков В.И. Собственность в системе социально-экономических отношений / В.И. Жуков. – М.: Дашков и К., 2005. – №1. – 480 с.
7. Загоруйко В.М. Маркетингове забезпечення інноваційних процесів на підприємствах України / В.М. Загоруйко. // Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. праць: Вип. 36. – К.: НАУ, 2011. – С. 3–7.
8. Кривов Г.О., Католіченко А.І. Літаки України / Г.О. Кривов, А.І. Католіченко // Колега: науково-популярний журнал для молоді. – 2001. – №1(1). – С. 11–14.
9. Матвеев В.В. Маркетингове забезпечення інноваційної діяльності авіакомпанії / В.В. Матвеев, О.А. Кирик // Проблеми системного підходу в економіці. Зб. наук. праць: Вип. 1. – К.: НАУ, 2012. [Електрон. ресурс] Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2012_1/Kirik_112.htm
10. Омеляненко С.Л. Тенденції і перспективи розвитку авіації України / С.Л. Омеляненко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. – Одеса: ОНМУ, 2001. – Вип. 11. – С. 101–106.