

4. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення). – К.: Національний торговельно-економічний університет, 2004. – 740 с.
5. Захаров О.І., Пригунов П.Я. Організація та управління економічною безпекою суб'єктів господарської діяльності. Навч. посібник. – К., 2008. – 242 с.
6. Реверчук Н.Й. Управління економічною безпекою підприємницьких структур: Монографія. - Львів: ЛБІНБУ, 2004. - 175 с.
7. Экономика предприятия: Учебник / Под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. С.Ф. Покропивного. К.: КНЭУ, 2005. - 238 с.
8. Методологічні засади державного регулювання фінансово-економічного розвитку / Плескач В. Л., Кулик А. В. // Фінанси України. – 2009. – № 10. – С. 27.
9. Управління фінансовою безпекою підприємств / Кракос Ю. Б., Разгон Р. О. // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі : проблеми теорії та практики. – 2008. – № 1. – С. 86-96.
10. Стратегічне управління фінансовою безпекою підприємства / Судакова О. І. // Економічний простір. – 2008. – № 9. – С. 140-148.
11. Лаврова Ю. В. Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства // Вісник економіки транспорту і промисловості. — Х., 2010. — №29. — С.127-130.
12. Горячева К.С. Оцінка рівня фінансової безпеки підприємства. // Збірник наукових праць „Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України” Т. 9. – Суми: ВВП “Мрія-1” ЛТД, УАБС, 2004. – С. 26.
13. Управління економічною безпекою зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс].- Режим доступу статті: <http://www.pib.odessa.ua/?p=876>
14. Васильців Т.Г. Економічна безпека підприємництва України: стратегія та механізми зміцнення: Монографія. – Львів: Арал, 2008. – 384с.
15. Хохлов Н.В. Управління ризиком: навч. посібник для вузів/ Н.В. Хохлов - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 239 с.

УДК 565.7

Кудрицька Ж.В.,
к.е.н., доц. кафедри обліку та аудиту
Академії муніципального управління, м. Київ

ВНУТРІШНЬОГАЛУЗЕВІ ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ

В статті розглянуто проблеми процесу глобалізації та виділено новий шлях спрямування відтворення кооперації в авіаційній галузі.

В статье рассмотрено проблемы глобализации и определено новый путь направленный на воспроизводства кооперации в авиационной отрасли.

The article reviews problems of globalization and marks out the new way of reproduction in the aviation industry.

Постановка проблеми. Процес глобалізації міжнародної економіки продовжує набирати обертів і позначається на розвитку усіх галузей національного господарства. Та проведення процесів об'єднання в авіаційній галузі є одним з найбільш складних в економіці. Це зумовлено

великою витратною частиною та потребою значущих інвестицій для розвитку авіаційного виробництва та здійснення перевезень.

Міжнародний авіаційний транспорт є не тільки вагомим елементом розвитку міжнародних економічних відносин, але й важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних цілей та важливим компонентом іміджу країни. Тому спрямування потенціалу на розвиток міжнародних повітряних перевезень здійснює якісний поштовх для інтеграції економіки країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням глобалізації та інтеграції присвячено праці як вітчизняних, так і зарубіжних учених, серед них: Дж. Стігліц, Л. Клайн, А. Тейт, Г. Фішер, Ю. Макогон, Т. Орехова, Г. Аніловська Досліджували глобалізаційні процеси в авіації С. Соколенко, О.Ложачевська, В.І.Чужиков, Д.І.Лукаєнко та ін. Головним чином в їх роботах було проаналізовано особливості курсу на євроінтеграцію українських підприємств задля забезпечення їх конкурентоспроможності в умовах глобалізації, досліджено економічні зміни в розвитку авіаційної галузі України в умовах транснаціоналізації економіки, окреслено основні проблеми розвитку українського авіаційного комплексу та визначено шляхи розвитку вітчизняної авіаційної галузі з урахуванням загроз з боку конкурентів [3, 4, 5].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Аналіз практики та зарубіжного досвіду зі створення об'єднань, концернів, консорціумів та організації спільних підприємств в умовах інтеграції та кооперації породжує нові мислення та сміливі думки щодо запровадження успішного досвіду в Україні. Наразі неефективний досвід початку глобалізаційних процесів в галузях національної економіки спонукає пошуку нових форм прояву та впровадження ідей та проектів.

Мета статті полягає в усвідомленні цілей необоротності інтеграційних процесів сучасного етапу розвитку економіки та виділенні нового спрямування відтворення кооперації в авіаційній галузі.

Виклад основного матеріалу. Процес розвитку економіки в напрямку формування єдиного економічного простору розпочався в зарубіжних країнах наприкінці ХХ-го століття і дійшов до нашої держави тільки тепер. Складові елементи цього процесу утворюють системну єдність: вони є взаємопов'язаними та взаємозалежними. Подальший хід такого процесу надасть необхідний результат – перехід світової економіки в нову якість.

Під інтеграцією в даній статті розглядається взаємопов'язана по цілям і завданням сукупність умов, етапів, процедур, форм, методів і стратегій, спрямована на створення ефективних об'єднань підприємств, які здатні забезпечити підвищення конкурентоспроможності, збільшення частки продукції на ринку при умові мінімізації ризиків та необхідних для цього ресурсів.

Основним мотивом інтеграції є отримання економічних переваг, що виявляються в зниженні витрат на одиницю продукції використання ефекту масштабу виробництва, рості обсягів продажу та забезпеченні більш високої ефективності на всіх етапах життєвого циклу авіаційного підприємства [1].

До розв'язання завдань інтеграції необхідно підходити комплексно і розглядати їх через призму інфраструктури повітряного транспорту в Україні, яка забезпечується діяльністю авіакомпаній, аеропортів і аеродромів цивільної авіації та ДП ОПР “Украерорух”. Реформування авіаційної галузі повинно здійснюватись в двох напрямках: перший – це інтеграція всередині країни та спеціалізація всередині інтегрованих структур, другий – інтеграція в світовий простір.

Наявність взаємозв'язку між ефективністю роботи та доходами суб'єктів авіаційної галузі в середині системи як між собою, так і між її структурними складовими-підсистемами та їх елементами визначає напрямки інтеграції. Підвищення безпеки польотів (S_F) покращує якість аеронавігаційного обслуговування ($Q_{АНО}$), що здійснює позитивний вплив на збільшення попиту на перевезення (P_F), від якого в кінцевому випадку залежить величина доходів, які отримують агентства з продажу авіаперевезень (рис. 1).

В загальному випадку дана залежність має вигляд функції:

$$P_{AG} = f(P_F), \quad (1)$$

де P_{AG} – прибуток агентств з продажу авіаквитків на авіаперевезення, який з метою узагальнення дослідження умовно включає в себе прибутки всіх складових даної ланки авіаційної галузі і складається з прибутків всіх діючих агентств з продажу:

$$P_{AG} = P_{AG_1} + P_{AG_2} + P_{AG_3} + \dots + P_{AG_n} = \sum_{i=1}^N P_{AG} \quad (2)$$

Попит на перевезення формально є функцією залежності від якості аеронавігаційного обслуговування:

$$P_F = f(Q_{АНО}), P_{AG} = f(Q_{АНО}) \quad (3)$$

Підвищення економічної ефективності діяльності авіакомпаній залежить від обсягу здійснюваних перевезень (W).

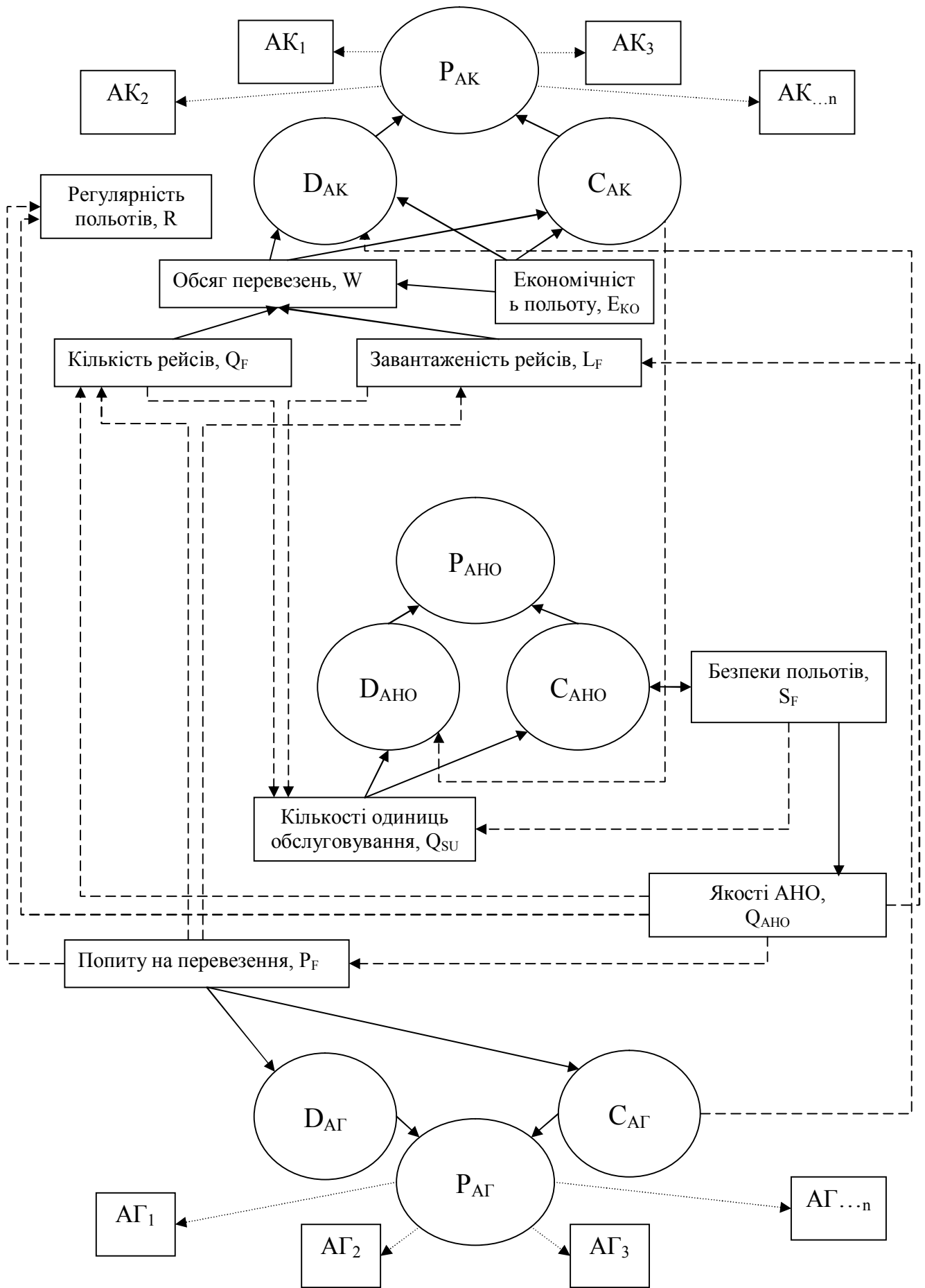


Рис.1. Інтеграція інтересів суб'єктів авіаційної галузі

Обсяг перевезень складається з двох факторів: кількості здійснених рейсів (Q_F) та завантаженості рейсу (L_F), які, в свою чергу, реагують на зростання попиту на перевезення та покращення якості обслуговування польотів повітряних суден в РПІ України ($Q_{АНО}$):

$$W = f(Q_F, L_F) \quad (4)$$

$$Q_F = f(P_F, Q_{АНО}) \quad (5)$$

$$L_F = f(P_F, Q_F) \quad (6)$$

В результаті виявлених залежностей отримуємо наступну функцію:

$$P_{AK} = f(W) = f(Q_F, L_F), \quad (7)$$

$$P_{AK} = f(P_F, Q_{АНО}), \quad (8)$$

де P_{AK} – прибуток авіакомпаній, який з метою узагальнення дослідження умовно включає в себе прибутки всіх складових даної ланки авіаційної галузі і складається з прибутків всіх діючих авіакомпаній:

$$P_{AK} = P_{AK_1} + P_{AK_2} + P_{AK_3} + \dots + P_{AK_n} = \sum_{i=1}^N P_{AK} \quad (9)$$

Підвищення економічної ефективності діяльності підприємств з АНО залежить від інтенсивності руху в РПІ України, яка вимірюється кількістю здійснених одиниць обслуговування (SU). Підвищення гарантій безпеки польотів повітряних суден в РПІ України (S_F) та якості наданого АНО ($Q_{АНО}$) здійснюють позитивний вплив на зростання попиту на авіаційні перевезення (P_F), що в свою чергу викликає зростання обсягу здійснюваних перевезень авіакомпаніями (W), а відповідно і підвищення інтенсивності польотів над територією України. Математично дана залежність виражається функціями:

$$P_{АНО} = f(Q_{SU}), \quad (10)$$

де $P_{АНО}$ – прибуток від наданого АНО.

$$S_{SU} = f(Q_F, L_F) = f(P_F, Q_{АНО}) \quad (11)$$

$$P_{АНО} = f(P_F, Q_{АНО}) \quad (12)$$

Підвищення ефективності одної складової даного ланцюга дає потенціальні можливості для росту ефективності інших його складових. Такі зміни характеризуються *економічною лабільністю*, тобто здатністю економічної системи відповідати на позитивні зрушення стану її підсистем внаслідок дії певних чинників прямо чи опосередковано через внутрішні та зовнішні зв'язки. При чому, чим більше таких чинників, зумовлюючих ефективну зміну стану окремих підсистем, тим більший поштовх до ефективної зміни системи в цілому. Мірою економічної лабільності є величина ефекту, що отримується в результаті поступування провокуючих причин за певний проміжок часу, зокрема ефект якості [2].

Не можна забувати про той факт, що конкурентоспроможність підприємств неможлива в умовах неконкурентоспроможної галузі, а та, у свою чергу, визначається конкурентоспроможністю окремих авіакомпаній, аеропортів, інфраструктури і є складовою частиною конкурентоспроможності країни.

Основними конкурентними перевагами, що сприяють укріпленню позицій на ринку, збільшенню рентабельності та серійності виробництва, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази є: створення міжнародних консорціумів за участю провідних ТНК (Airbus, Eurfighter), організація спільних підприємств (Eurocopter), довгострокова кооперація (Boeing та Dassault Systems, Snecma Moteurs та НПО Сатурн), транскордонні злиття і поглинання (Boeing, BAE Systems; Lockheed Martin; Aerospatiale Matra), державна підтримка аерокосмічної промисловості. Основними суб'єктами виробництва аерокосмічної техніки є диверсифіковані підприємства з високою долею цивільної продукції, які, як правило, знаходяться під значним впливом приватного капіталу і широко залучені до міжнародної інтеграції (табл. 1).

Очевидно, що така інтеграція дозволяє консолідувати зусилля компаній по розробці спільної стратегії, підтримці і просування продукту послуг, сервісу, впровадженню нових інформаційних технологій. Конкуренція з такими гігантами на ринку вже неможлива.

В Україні сьогодні не існує потужних корпорацій, які б могли конкурувати зі світовими лідерами. Наприклад, дохід найпотужнішої української компанії АНТК ім. Антонова у 20xx р. становив 90 млн. дол. США, дохід Boeing – 52,4 млрд. дол. США. Компанія Boeing протягом двох років інвестувала 2,8 млрд. дол. США у власні аерокосмічні НДДКР, інвестиції Airbus становили 9,4 млрд. дол. США., українські вкладення у НДДКР є набагато меншими (табл. 2).

Таблиця 1

Найбільш успішні злиття та поглинання (ЗІП) компаній авіаційній галузі³

Назва компанії	Країна базування	Форма власності	Дохід у 20хх р, млрд.дол.США	Компанії, залучені до ЗІП	Вартість угоди	Рік ЗІП
Boeing	США	приватна	52,4	Hughes Space and Communications Activities	3,8	2000
				Conquest	н.д.	2003
				Rockwell Aerospace/Defense	3,1	1996
				Frontier Systems	н.д.	2004
				McDonnell Douglas	16,3	1996
Lockheed Martin	США	приватна	35,5	Lockheed Corp. > Martin Marietta Corp.	10,0	1995
				Loral Company	9,1	1996
				Titan Corp.	2,5	2003
European Aeronautic Defence and Space (EADS)	Нідерланди	приватна	43,4	Aerospatiale-Matra (Франція)	-	2000
				DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) (Німеччина)	-	2000
				Construcciones Aeronauticas SA (CASA) (Іспанія)	-	2000
Embraer	Бразилія	приватна	3,4	-	-	-
Northrop Grumman	США	приватна	29,9	TRW	11,9	2002
				Litton	2,6	2001
				Newport News	2,6	2001
Bombardier Aerospace	Канада	приватна	15,8	Canadair Limited	-	1986
				de Havilland Canada	-	1992
				Learjet Company	-	1990
				Short Brothers (PLC)	-	1989
BAE Systems	Великобританія	приватна	25,4	Marconi Electronic systems (США) > The British Aerospace	12,75	1999
				Tracor	1,4	1998
				Lockheed Martin Control Systems	2,2	2000
				United Defense Industries (UDI)	4,2	2005

Таблиця 2

Позиції провідних країн на світових ринках авіакосмічної продукції (у % до загальних обсягів ринку)⁴

Рік	США	ЄС-15	Китай	Бразилія	Японія	Канада	Загальні обсяги ринку, млрд. дол. США
1980	46,6	29,6	-	16,0	0,1	2,0	196,7
1990	51,7	28,4	0,1	9,1	0,2	2,3	261,3
2000	39,5	31,5	10,1	6,4	3,7	3,3	252,4
2003	32,8	32,6	14,3	6,6	5,1	2,5	273,7

³ Складено за даними SIPRI Database of Mergers, Acquisitions and Joint Ventures

⁴ Розраховано за даними Science and Engineering Indicators 2006

Світова практика свідчить про значну державну підтримку авіапромисловості. Немає сенсу говорити про дефіцит фінансування національної авіаційної галузі.

Відсутність активної міжнародної кооперації стримує розвиток вітчизняного авіаційного комплексу. Відбувається лише кооперація з РФ в рамках спільного виробництва літаків.

Україна вже отримала досвід здійснення перших масштабних інтеграційних кроків, коли проявились перші результати утворення державної корпорації «Національне об'єднання «Антонов», в яку увійшли державне підприємство "Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова", "Київський авіаційний завод "Авіант", "Завод №410" (м. Київ), Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, ВАТ "Український науково-дослідний інститут авіаційної технології"(м. Київ).

Проведені дослідження функціонування даної корпорації дозволяють стверджувати про неефективну її роботу та неузгодженість дій між її учасниками, що стало результатом певних проблем [3, 4]:

- невизначеність джерел фінансування, в тому числі й державної підтримки;
- відмінності у фінансовому стані компаній, неврегульованість фінансових відносин між ними (балансовий прибуток АНТК ім. Антонова в 20xx р. перевищив 147 млн. грн., прибуток ХГГАП – близько 200 тис. грн., рентабельність АНТК перевищила 40%, ХГГАП є збитковим, його потужності завантажені на 35%, дебіторська заборгованість – 223 млн. грн., кредиторська – 484 млн. грн., борги по довгострокових кредитах – 380 млн. грн.);
- недоліки у системі розподілу фінансових ресурсів в рамках об'єднання, зокрема між витратами на серійне виробництво літаків і витратами на НДДКР;
- відсутність компромісу щодо призначення керівництва та усунення протистоянь.

Вирішення цих проблем могло б спонукати до дій та прискорити функціонування елементів об'єднання. Базуючись на світовій практиці та беручи до уваги національні особливості, продукується твердження, що з найбільшою результативністю спрацювало б об'єднання в рамках консорціуму. Поєднання промислового та банківського капіталів в процесі досягнення спільної мети в певному часовому проміжку підсилило б сильні сторони кожного з учасників. При чому, характерний консорціуму розподіл ролей, залишив би кожного учасника в своїй сфері діяльності, де він апріорі має в розпорядженні потенціал продуктивних сил для досягнення найвищого технічного рівня. Таким чином, мала б місце найвища вірогідність отримання найбільшого ефекту при найменших витратах виробництва. І лише в перспективі могло б мати місце об'єднання на акціонерних засадах.

Виграшними моментами, які закладає в роботу учасників створення консорціумів, при розумному управлінні можуть бути:

- можливість сумісної боротьби за отримання замовлень;
- координація дій лідером;
- кожен учасник має свій інтерес, який не суперечить інтересу інших учасників;
- враховується пропозиції кожного учасника в загальній системі постачань;
- солідарна відповідальність перед замовниками.

Висновки. Задля досягнення оптимальності результатів необхідно економічну політику кожного учасника спрямовувати на координацію дій та інтеграцію інтересів. Таким чином, саме практична реалізація запропонованих заходів дозволить забезпечити крок до прогресивного розвитку авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Використані джерела інформації:

1. К.Р. Макконелл. Принципы, проблемы, политика: пер. с англ. / Макконелл К.Р., Брю С.Л. – М.: Республика, 1993. – Т.1.
2. Накоп'юк Ж.В. Механізм забезпечення економічної ефективності діяльності підприємств з аеронавігаційного обслуговування: Дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Національний авіаційний ун-т. — К., 2008. — 205арк.
3. Новикова М.В., Михальченко І.Г. Організаційно-економічний механізм глобалізаційних процесів в авіаційній галузі. – Зб.наук.пр.: Формування ринкових відносин в Україні. – К., 2008, – Вип. 5 (84). - С. 124-130.
4. Янчук М.Б. Основні напрямки державної політики щодо інтеграції авіаційного сектору України в систему Транс'європейських транспортних мереж //Державне регулювання економіки, 2010, № 30, с. 145.
5. <http://www.nucc.no/nuhk-ukraine.aspx>

УДК 330.34 (77)

Маньковська Т.І.
к.е.н., доц. кафедри державних та місцевих фінансів
Академії муніципального управління, м. Київ

ПОЛІТИКА ПОДАТКОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В СИСТЕМІ ЗАХОДІВ АНТИКРИЗОВОГО ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

В статті досліджено місце та значення політики податкового регулювання в системі заходів антикризового державного регулювання економіки, розкрито недоліки та напрями її розвитку, запропоновано шляхи вирішення проблем механізму податкового регулювання України