

**ЖАВОРОНKOBA Галина Василівна**

доктор економічних наук

**ЯНЧУК Марина Борисівна**

кандидат економічних наук, доцент

## **ЕКОНОМІЧНА ІНТЕГРАЦІЯ АВІАБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МОДЕЛІ ВІДКРИТОЇ ГАЛУЗІ: ОСОБЛИВОСТІ І ФОРМИ**

*Досліджено на методологічному рівні і в прикладному аспекті особливості сучасної економічної інтеграції авіабудівних підприємств в умовах моделі відкритої галузі. Визначено важливість формування інтегративної системи корпоративно - виробничих взаємовідносин для вітчизняних авіабудівних підприємств.*

**Ключові слова:** економічна інтеграція, модель відкритої галузі, інтегративність, піраміда постачальників, авіабудівні підприємства.

*Researched on methodological level and in practical aspect peculiarities of modern economic integration of aircraft constructing enterprises in conditions of open industry model. Importance of forming integrative system of corporate-operational relations for national aircraft constructing enterprises is defined.*

**Key words:** economic integration, model of open industry, integrativeness, pyramid of suppliers, enterprises aviation industry.

---

**Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями.** Інституціональні зміни в економічних системах пов'язані із формуванням нового типу інтегративних зв'язків та гармонізації інтересів суб'єктів економічних відносин. Науковою детермінантою даних процесів є те, що конкуренція відбувається між системами створення цінностей, а не окремими підприємствами, тому для кожного з них стають принципово важливими гнучкі організаційні форми, в яких вирішуються рівень *спеціалізації* і подальша інтеграція внутрішніх і зовнішніх виробничих процесів. В даному контексті, враховуючи, що в даний час основні еволюційні процеси обумовлені головним чином розвитком наукоємних технологій, а результати наукових досліджень надзвичайно швидко перетворюються в конкретні технологічні напрямки, сконцентруємо увагу на особливостях і формах інтегративного розвитку високотехнологічних систем в умовах відкритої світової економіки, яка представляється як світовий відтворювальний цикл, і зокрема, на авіабудуванні в умовах відкритої галузі, для якої характерне розгалужена мережа коопераційних зв'язків.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивчення авторитетних наукових джерел у галузі дослідження глобальних економічних процесів вчених В.С.Бочко, І.Г.Владимирової, В.М. Гейця, Р.Зуйкова, Б. Ліндсі, Е.Г. Кочетова, Д.Г. Лук'яненко, С.І. Соколенко, І.З.Сторонянської, В.П. **Регіональна бізнес-економіка та управління, 2014, № 1 (41)** 29

Семиноженка показало, що світова економіка розглядається вже в якості *єдиного світового відтворювального циклу*. В цих умовах на методологічному рівні заслуговують на увагу питання вивчення форматів економічної інтеграції високотехнологічних підприємств нової якості, нової цілісності та організованості, і відповідне перетворення інтегративних організаційно - виробничих моделей функціонування національних авіабудівних підприємств на більш адаптивні і прогресивні для вбудовування у світовий відтворювальний цикл на конкурентоспроможних засадах.

**Мета статті.** Обґрунтувати на методологічному рівні нову організаційно-виробничу систему інтегративних зв'язків авіабудівних підприємств України, яка об'єднає їх науковий, технологічний та кадровий потенціал для забезпечення конкурентоспроможного функціонування в умовах світового відтворювального циклу.

**Виклад основного матеріалу дослідження із обґрунтуванням одержаних результатів.**

Сучасна економічна інтеграція підприємств в умовах формування світового відтворювального циклу і нових бізнес-моделей спрямована на збереження відмінностей між рівноправними і незалежними партнерами і різноманітності ресурсів, які використовуються при єдності цілей, стратегії, колективних цінностей і багатьох нематеріальних активів [6, 7, 9, 11]. При цьому, ми згодні з В.С.Бочко [1], що така властивість економічної системи, як *інтегративність* функціонування являє собою об'єднану цільовою спрямованістю компромісну співучасть різних структур (частин, елементів) у створенні спільного продукту. Якщо інтеграція передбачає, з одного боку, процес руху частин та елементів до об'єднання в єдине ціле, а з іншого боку – до формування результату даного процесу у вигляді інтегрованого продукту, то особливість *інтегративності* у сучасному світовому відтворювальному циклі пов'язана не з закінченістю процесів об'єднання. Особливо це стосується світової високотехнологічної сфери, яка функціонує в рамках моделі відкритої галузі. Тому з методологічної точки зору дуже важливо розуміти, що в основі сучасної інтегративності систем лежить не саме досягнення цілісності та єдності їх елементів і частин, а *забезпечення їх координованості* (дій учасників відтворювального процесу); не розкриття реальної чи уявної цілісності об'єкта, а пошук для суб'єктів економічної діяльності першочергових об'єднуючих підстав та їх компромісне прагнення до об'єднання при виготовленні узгодженого продукту.

Це методологічне положення дозволяє нам визначити *інтегративність* як внутрішньо скоординований розвиток відкритих економічних систем, що виражається в підсистемах партнерства, колективного виробництва і обміну діяльністю, а також у ефективному об'єднанні розрізнених структур і процесів (виробничих компаній, технологій, ринків, територій) в структуровану динамічну бізнес - систему інтегративних відносин.

Інтерпретація цього методологічного положення по відношенню до функціонування мікрорівня, означає, що підприємства з усією сукупністю своїх ресурсів і компетенцій в умовах жорсткої конкуренції повинні визначати своє місце у світовому відтворювальному циклі і входити в нього, з одного боку, усвідомлюючи відповідальність за дотримання світових обов'язків і стандартів, а з іншого - отримуючи за свій внесок не тільки

поточну віддачу, а й винагороду як рівноправний учасник відтворювального світового циклу [12].

Дослідження економічної інтеграції авіабудівних підприємств в умовах глобального характеру діяльності спонукає узагальнити ряд основних характерних досягнень глобальної авіабудівної галузі:

- наявність самодостатніх корпорацій світового рівня з конкурентоспроможними продуктами, системою післяпродажного обслуговування, сертифікованим виробництвом, стійким фінансовим становищем, зрозумілою і прозорою корпоративною структурою і системою корпоративного управління;

- доступ корпорацій до фінансових ресурсів - «дешевих» і «довгих» грошей (кредитів, приватних інвестицій, світових ринків капіталу через механізми IPO) на умовах порівнянних із світовими конкурентами;

- наявність найсучасніших високих технологій і науково – технічних доробок, що регулярно поновлюються, а також кваліфікованого персоналу адекватного сучасним вимогам галузі (від операторів верстатів з ЦПУ, конструкторів, здатних до цифрового проектування, і до вищого менеджменту, що має навички управління глобальними корпораціями);

- активна інтеграція у світовий ринок галузевої кооперації по всіх рівнях технічних переділів - від спільної розробки фінальної продукції і до постачання компонентів 2-4 рівнів на іноземну фінальну продукцію;

- комплексна система державного регулювання і підтримки, адаптована до норм СОТ. Авіабудування в усьому світі відноситься до галузей, які не можуть існувати без державної підтримки - це обумовлено вкрай високими вкладеннями, термінами окупності, технологічними бар'єрами, ризиками і політизованістю ринків;

- принципова зміна бізнес-моделі на основі переходу до підприємств з предметно-орієнтованою організацією виробництва за рахунок чіткого розподілу їх виробничого статусу: *фінального інтегратора*, що здійснює розробку нових концепцій літальних апаратів і випуск кінцевої продукції; функціонально розробляє і формує коопераційну схему, нові технології і стандарти виробництва, які згодом поширюються і на мережу постачальників: системних інтеграторів 1-го рівня, що постачають готові комплекси; виробників компонентів 2-4 рівнів, що постачають окремі деталі, вузли або системи [2, 3, 4, 5, 10, 11].

*На основі аналізу діяльності сучасних провідних авіабудівних компаній Boeing, Airbus [8] можна констатувати, що в результаті поступової глобалізації світового ринку авіабудування сформувалася модель відкритої галузі у вигляді взаємозалежної системи виробництв, яка враховує класифікацію і спеціалізацію учасників світового інтегративного виробництва літаків. Нова виробнича модель заснована на ієрархічній піраміді постачальників з розташуванням на її верхівці компаній першого рівня - інтегрованих літакобудівних компаній розробки, фінального виробництва і продажу літаків. Постачальники компонентів літака є компаніями другого рівня, які в свою чергу, поділені на чотири рівня за ступенем використання їх продукції на літаках, тобто відповідно рівень агрегатів, вузлів і секцій, деталей і нормалізованих виробів, заготовок і напівфабрикатів, тобто, так звана, елементна база. Спробуємо описати*

цю модель взаємозалежності виробництв. Літакобудівні компанії «першого ешелону», які діють як генеральні підрядники, для зниження витрат на проектування і виробництво нових літаків постійно працюють над вдосконаленням аутсорсингу і прагнуть сконцентрувати власні ресурси на завданнях, що стосуються безпосередньо їх компетенції – розробка, складання та маркетинг літаків. Одночасно ці компанії здійснюють різноманітні заходи, щоб оптимізувати науково-виробничу кооперацію зі своїми партнерами і раціоналізувати власну мережу постачальників компонентів літаків – компанії «другого ешелону» (рис. 1)[8].

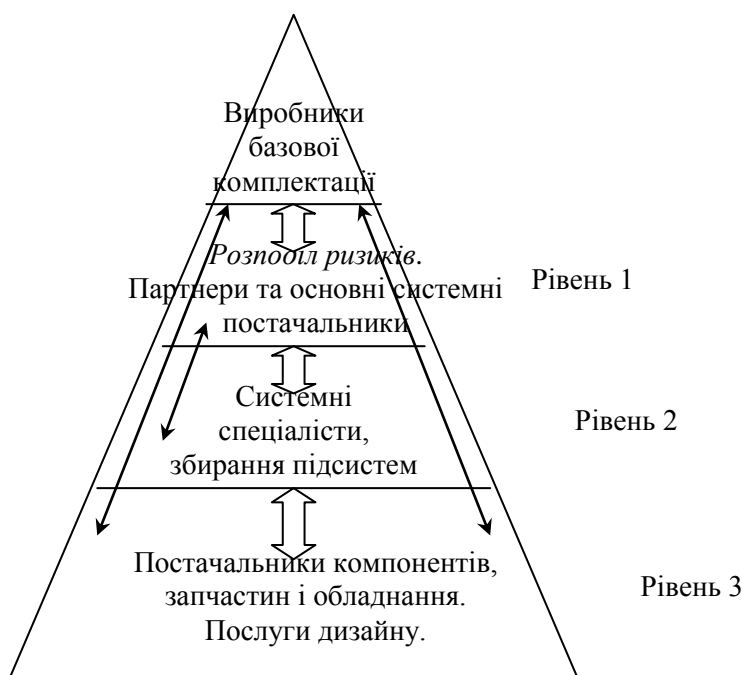


Рис. 1. Ієрархічна піраміда постачальників (складено на основі [8])

Для багатьох компаній «другого ешелону» ключовою проблемою є створення фондів для розширення виробничих потужностей та залучення інвестицій у сучасні технології, і розробку нової продукції. На ринку компонентів літаків зростає пропозиція продукції з регіонів з низькими виробничими витратами, тому для компаній-постачальників все більш пріоритетними стають завдання, пов'язані зі зниженням виробничих витрат.

Прагнення провідних авіавиробників до створення сучасних ефективних схем виробничої кооперації спричиняє необхідність вирішення комплексу проблем у сфері інвестування, управління витратами і ризиками. А відтак, бізнес-моделі компаній – партнерів стають більш універсальними і гнучкими. Компанії «другого ешелону» все частіше інвестують у НДДКР, стаючи, таким чином, рівноправними учасниками науково-коопераційних схем. Існує думка, що така тенденція, і в найближчі роки буде розвиватися і зміцнюватися [8].

Отже, нова виробнича модель заснована на концепції «від виробництва до інтеграції» і передбачає передачу фінальним інтеграторам

відповідальності за виконання завдання постачальнику першого рівня, тобто спостерігається переміщення завдання від виробника до інтегратора систем. Складні системи розроблюються провідними постачальниками, а критерій їх вибору – спеціалізація постачальника. При цьому підвищення якості розробок кінцевого продукту та їх ефективності у виробничому ланцюжку забезпечується за рахунок скорочення термінів розробки продукту та його доставки споживачеві; збільшення швидкості реакції на вимоги замовника. Отже, вивчення практики розвитку провідних авіапромислових комплексів показало, що концентрація виробництва відбувається на всіх етапах виробництва. Це ставить виробників і постачальників на всіх рівнях життєвого циклу виробу перед необхідністю тісної взаємодії між собою та уніфікації своїх виробничих процесів і ресурсів.

Нова парадигма відкритої галузі проявляється насамперед у нових бізнес-моделях та зміні характеру конкуренції, при цьому не залишаючи шансів попереднім моделям розвитку. Так, конкуренція змістовно більше не визначається великими бюджетами та технологічною досконалістю авіапродукції, а тільки - крацим співвідношенням «ціна-якість», тобто акцент конкуренції зміщується на ціни і терміни випуску продукції на ринок, що призводить до появи у високотехнологічній сфері нової бізнес-моделі партнерських зв'язків, заснованою на поділі ризиків [8], при якому функції з виробництва комплектуючих віддаються авіабудівними компаніями на аутсорсинг в обмін на частку в майбутніх доходах авіабудівників від продажу тієї чи іншої моделі, на увазі новий поділ компетенцій у структурі виробництва, а саме: виробники посилюють свої основні позиції, стаючи системними інтеграторами, які координують аутсорсингові операції, а постачальники в заданій програмі беруть на себе відповідальність за управління всім життєвим циклом виробу, від проектування до виробництва.

**Висновки та перспективи подальших наукових досліджень.** Вважаємо, що модель відкритої галузі, в рамках якої вітчизняним авіабудівним підприємствам доведеться конкурувати з високоякісною зарубіжною авіаційною продукцією, з усією гостротою ставить завдання підвищення конкурентоспроможності вітчизняного авіабудування. При цьому конкурентоспроможність не тільки продукції, але і процесу промислового виробництва в умовах ринку є найбільш адекватним відображенням економічної ефективності і найбільш повно характеризує результати прогресивних змін у виробничому секторі. Дослідження формування інтегративної системи корпоративно - виробничих взаємовідносин вітчизняних авіабудівних підприємств на основі відкритої предметно-орієнтованої моделі розвитку конкурентних технологій відбиває реалізацію мети економічної інтеграції як на глобальному зовнішньому (міжнародному), так і на внутрішньому (галузевому) рівні, що забезпечить, на наш погляд, виробництво авіапромислової продукції світового класу і дозволить авіабудівним підприємствам України:

1) у внутрішньому середовищі (галузевий аспект) досягти досконалості і лідерства в авіаіндустрії за такими напрямками як: реформування виробничо-організаційної структури в оптимальному інтегративному форматі; розробка інноваційних технологій на основі довгострокового науково-технічного співробітництва з національним науковим сектором;

стандартизація й сертифікація продуктів і процесів; відлагодження механізму проведення сервісного обслуговування для підтримки в заданому робочому ритмі всього технологічного ланцюжка; гарантування якості.

2) у зовнішньому середовищі вийти на міжнародне співробітництво в рамках відкритої моделі ведення бізнесу у якості надійних партнерів при збереженні й розвитку ключових компетенцій, що забезпечить активний обмін досвідом і знаннями, технологічну й ресурсну компліментарність у партнерстві (взаємодоповнюваність, взаємовідповідність з контрагентами), підвищення прозорості діяльності, рівня довіри і зменшення опортуністичної поведінки партнерів.

### Список використаних джерел та літератури:

1. Бочко В.С. Интегративная экономика - экономика скоординированного и социально ориентированного пространства [Электронный ресурс] / В.С. Бочко // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз - 2012.- №5(23).- Режим доступа: <http://>
2. Владимирова И.Г. Глобализация мировой экономики: проблемы и последствия/ И.Г.Владимирова// Менеджмент в России и за рубежом.-№3.—2001.- С.100.
3. Геец В.М. Інноваційні перспективи України: монографія/ В.М.Геец, В.П.Семиноженко — Харків: Константа, 2006. — 272 с.
4. Зуйков Р. Миросистемность: критерии и трансформация / Р. Зуйков //Мировая экономика и международные отношения. — 2009. — №8. — С. 55—61.
5. Линдси Б. Глобализация: повторение пройденного. Неопределенное будущее глобального капитализма: монографія / Б. Линдси. — М. : ИРИСЭН, 2008. — 416 с.
6. Кочетов Э.Г. Геоэкономический (глобальный) толковый словарь (основы высоких геоэкономических технологий современного бизнеса): сборник стратегических понятий – новелл./ Э.Г. Кочетов – Екатеринбург: ОАО «ИПП «Уральский рабочий», 2006. – 504 с.
7. Лук'яненко Д.Г. Глобальна економічна інтеграція: монографія / Д. Г. Лук'яненко. — К. : Національний підручник, 2008. — 219 с.
8. Мировой авиапром: в зоне высокой турбулентности. [Электронный ресурс]/ Режим доступа: [http://www.k2kapital.com/articles/17/27610/?phrase\\_id=6594112](http://www.k2kapital.com/articles/17/27610/?phrase_id=6594112)
9. Соколенко С.И. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры: Украинский контекст: монография/ С.И. Соколенко. — К.: Издательство «Логос», 2002.— 645 с.
10. Сторонянська І.З. Економічна інтеграція в контексті просторового підходу/І.З.Сторонянська//Вісник Університету банківської справи Національного банку України. — Київ, 2009. — № 2 (5) . — С. 35—39.
11. Стратегічні виклики ХХІ століття суспільству та економіці: в 3т./ За ред. акад. НАН України В.М. Гейця, акад. НАН України В.П. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б.С. Кваснюка. - К.: Фенікс, 2007- 544 с.
12. Фролова Е.Д. Стратегия развития предприятия в условиях глобальной инновационно-экономической экономики/ Е.Д. Фролова/Известия Иркутской государственной экономической академии. - Экономика и экономические науки. – 2005.- № 1- С.1- 6.