

ОСОБЛИВОСТІ ПРІОРИТЕТНО-ОРІЄНТОВАНОГО ГАЛУЗЕВОГО ПІДХОДУ ДО ТРАНСФОРМАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

FEATURES OF PRIORITY-ORIENTED SECTORAL APPROACH TO THE AVIATION ENTERPRISES TRANSFORMATION

У статті доведено істотну необхідність у коригуванні функцій національної економічної системи з позиції її галузевої організації через прирощуваний інтегральний ефект, що її зумовлює. Трансформація підприємств у такий спосіб має пріоритетно-галузевий характер. Розглянуто найбільш принципові положення галузевої концепції трансформації підприємств на прикладі авіаційної промисловості. Розроблено рамкову концепцію трансформації підприємств на базі галузі на прикладі підприємств авіаційної галузі. Встановлено, що безсистемна реорганізація управління та необґрунтована реструктуризація авіаційних підприємств руйнують керованість галузі. Визначено, що держава та галузевий бізнес мають стати основними рушійними силами трансформації підприємств і галузевих виробничо-економічних систем України. Основним завданням трансформації підприємств і галузі є зростання конкурентоспроможності відповідної ланки територіальної чи галузевої організації економічної діяльності з метою їх стійкого розвитку.

Ключові слова: галузь, підприємство, підхід, трансформація, пріоритетно-орієнтований галузевий підхід, авіаційні підприємства.

В статье доказана существенная необходимость в корректировке функций национальной экономической системы с позиции ее отраслевой организации из-за обуславливающего ее приращиваемого интегрального эффекта. Трансформация предприятий, таким образом, имеет приоритетно-отраслевой характер. Рассмотрены наиболее принципиальные положения отраслевой концепции трансформации предприятий на примере авиационной промышленности. Разработана рамочная концепция трансформации предприятий на базе отрасли на примере предприятий авиационной отрасли. Определено, что государство и отраслевой бизнес должны стать основными движущими силами трансформации предприятий и отраслевых производственно-экономических систем Украины. Основной задачей трансформации предприятий и отрасли является рост конкурентоспособности соответствующего звена территориальной или отраслевой организации экономической деятельности с целью их устойчивого развития.

Ключевые слова: отрасль, предприятие, подход, трансформация, приоритетно-ориентированный отраслевой подход, авиационные предприятия.

УДК 339.94+629.7

Клімова О.І.

к.е.н., докторант кафедри маркетингу
Національний авіаційний університет

Klimova Olena

National Aviation University

The paper proves the essential need to adjust the functions of the national economic system from the position of its sectoral organisation. Despite the existence of concepts of the transformation of individual industry and interindustry complexes, the question of the feasibility and possibility of production restructuring through sectoral management mechanisms remains unresolved. Its essence lies in how reasonable and real is the sectoral approach to restructuring if market reforms not based on the sectoral principle of management. The most fundamental provisions of the branch concept of transformation of the enterprises on the example of the aviation industry considered. The existing potential of Ukraine's aviation industry is sufficient to increase the range and volume of development and production of aircraft, including regional passenger and transport aircraft, aircraft engines and units, avionics, helicopters, small aircraft and pilotless aircraft. It is established that continued haphazard reorganisation in the management and unreasonable restructuring scheme of aviation enterprises destroyed the controllability of the sector. As a result, the possibility of carrying out a targeted scientific, technical and investment policy, the implementation of promising industry programs that contribute to the active development of production are complicated. The transformation of the industry to new conditions is not only a matter of the state but also of self-organised business structures of the relevant sectors, which are a kind of organisational unity of their enterprises and firms. The framework transformation branch-based concept on the example of the enterprises of the aviation branch developed. It is determined that the state and industry business should become the main driving forces of the transformation of enterprises and industrial production and economic systems of Ukraine. The main objective of the transformation of enterprises and industry is to increase the competitiveness of the appropriate level of national or sectoral organisation of economic activity for their sustainable development.

Key words: industry, enterprise, approach, transformation, the priority-oriented industry approach, aviation enterprises.

Постановка проблеми. Історичний перехід України від адміністративно-командної моделі економічної системи до ліберальної, соціально орієнтованої організації економічного життя суспільства охоплює об'єктивну необхідність трансформації економіки. Умови глобалізації та інтенсифікації інтеграційних процесів у світовому економічному просторі спонукають до пошуку нових наукових підходів і визначення концептуальних засад трансформаційних процесів. Сучасні тенденції розвитку економічної системи передбачають необхідність вибору інноваційного шляху їх здійснення, що неможливо без модернізації національного господарства, якісних перетворень структури економіки у цілому і галузей зокрема [1].

Методологічний підхід до аналізу трансформаційних процесів базується на первинному дослідженні закономірностей здійснення таких процесів на макрорівні, оскільки саме тут формується зовнішнє середовище функціонування й розвитку підприємств, тобто формуються рамкові умови їх існування. Регресивні зрушення, що відбулися за роки реформ у галузевій структурі економіки, викликають необхідність посилення пріоритетно-орієнтованого галузевого підходу до трансформації підприємств. У зв'язку із цим необхідні перегляд та істотне коригування функцій національної економічної системи з позиції її галузевої організації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні проблеми управління економікою про-

мисловості розроблялися у працях таких учених, як А. Аганбегян, В. Вишневський, Л. Дейнеко [2], Л. Абалкін, О. Раєвнева, І. Чанкіна [3], С. Глазьев, О. Амоша та ін. У питаннях структурної перебудови галузей та підприємств, зокрема авіаційної галузі, значущі результати відображено у працях В. Геєця, В. Мікловди, І. Булеєва, Л. Потравки [1], Н. Маслій [4], Я. Жаліла, А. Поповича, В. Бондарчук [5], Е. Прушківської, М. Ніколаєнка [6], О. Ареф'євої, І. Капаруліної [7] та ін. Однак темпи зміни економічної реальності випереджають темпи її вивчення, тому ціла низка її результатів, нещодавно отриманих в економічній теорії, вказують на принципове обмеження її базових елементів.

Постановка завдання. Метою статті є розроблення рамкової концепції пріоритетно-орієнтованої галузевої трансформації підприємств на прикладі підприємств авіаційної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах ринку галузь – це сукупність економічно незалежних суб'єктів господарювання, що задовольняють суспільні потреби в товарах і послугах даного виду, об'єднані спільними економічними інтересами щодо формування та підтримки найбільш сприятливих умов їх функціонування й розвитку у даному ринковому просторі. Ці умови, як правило, формуються у результаті дій або бездіяльності держави за допомогою цілеспрямованої інвестиційної, митної, цінової, організаційної та іншої політики, що поширюється на підприємства галузі.

Розвиток галузі від вирішення проблеми її сировинного забезпечення до реалізації продукції в сучасних умовах є основним завданням і сутнісним складником процесу її реорганізації, головним серед яких, на нашу думку, є питання адекватності організаційно-господарських структур галузі законам і тенденціям розвитку світового ринку. Адже так чи інакше економічний клімат сучасної світової економіки визначає корпоративний бізнес, корпоративну організацію всередині галузей, тому всі економічно розвинені країни світу роблять усе більше і більше нових кроків у цьому напрямі. Незважаючи на існування концепцій трансформації окремих галузевих і міжгалузевих комплексів, питання щодо доцільності та можливості реструктуризації виробництва за допомогою механізмів галузевого управління залишається невирішеним. Його сутність полягає у тому, наскільки обґрунтованим і реальним є галузевий підхід до реструктуризації, якщо ринкові перетворення не базуються на галузевому принципі управління.

Недостатньо обґрунтованим ані у науковому, ані у практичному плані залишається той факт, що після ліквідації галузевих міністерств галузь виробництва існує не як відображення суспільного поділу праці та, отже, керована система, а зазвичай лише статистично, у вигляді зведеного

Державною службою статистики України звіту показників фінансово-господарської діяльності підприємств, які раніше відносилися до тих чи інших галузевих комплексів. Хоча, відповідно до економічної теорії, однією із властивостей системи є інтегральний ефект, який перевищує суму ефектів елементів, що входять до системи. На жаль, сьогодні має місце негативний ефект, що багато в чому став наслідком необміркованої відмови від колишніх методів управління за непередбаченості до ринкових умов господарювання.

Галузеві міністерства були уособленням державного монополізму, несумісного з формуванням ринкових відносин. Відмовилися не лише від директивного методу управління галуззю, а й від принципу галузевого розвитку економіки, який, як свідчить світовий досвід, є невід'ємним атрибутом ринкового господарювання та об'єктивною необхідністю ефективного економічного зростання.

Авіаційна галузь після ліквідації у 2014 р. Міністерства промислової політики не має єдиного державного органу управління. Після розпаду СРСР Росія стала спадкоємницею Міністерства авіаційної промисловості, де збереглися всі служби [5]. Галузеві департаменти Міністерства економічного розвитку і торгівлі України виконують деякі функції колишніх міністерств і відділів Державного планового комітету за явної нестачі професійних фахівців. Так, наприклад, у колишньому Міністерстві авіаційної промисловості СРСР до 1992 р. працювало 1 300 фахівців. У Відділі розвитку машинобудівної галузі, авіабудування та суднобудування, який був створений у складі Департаменту промислової політики Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, у 2018 р. нараховувалося лише п'ять фахівців авіабудування.

Частина авіабудівних підприємств підпорядкована Міністерству економічного розвитку і торгівлі, а інша – концерну «Укроборонпром» та Фонду держмайна. Тож існує нестача та роздрібненість фахових спеціалістів [5].

Триваючі безсистемні реорганізації в управлінні та економічно необґрунтовані схеми реструктуризації авіаційних підприємств зруйнували керованість галузі. У результаті ускладнюється можливість проведення цілеспрямованої науково-технічної та інвестиційної політики, реалізації перспективних галузевих програм, що сприяють ефективному розвитку виробництва. Галузевий принцип управління промисловістю не можна розглядати як повернення до існуючої за радянських часів системи міністерств. Завдання полягає у визначенні підходів, методів, інструментів здійснення економічної діяльності та управління, які б адекватно відображували економічні зв'язки. При цьому необхідно враховувати розбіжності між принципами здійснення економічної діяльності та управління, що зумовлені розхо-

дженням об'єктивного та суб'єктивного в економіці. Відносно галузі об'єктивне у ній виражено самокерованою системою, яка розвивається на основі економічних законів, незалежних від усвідомлення та бажання людини. Суб'єктивне у сутності галузі виражене в тому, що ця система керується через розроблення методів, форм і структур. Наукове завдання полягає у тому, щоб методи управління, які застосовуються, найбільш повною мірою відповідали вимогам об'єктивних економічних законів і забезпечували можливість їх ефективної реалізації.

Галузева структура виробництва формується під впливом закону суспільного поділу праці, який виражається у спеціалізації, концентрації та кооперації. Форми прояву цього закону на рівні підприємств і галузей істотно різняться, чому не приділяється належна увага ні в наукових публікаціях, ні в економічній практиці. Так, концентрація виробництва найчастіше ототожнюється з укрупненням підприємств, збільшенням обсягів переробки ресурсів і випуску продукції, що далеко не завжди відповідає поняттю галузевої концентрації. Галузь, що має невелику питому вагу у сукупному попиті та пропозиції, може істотно впливати на економічне зростання країни, якщо вона має високий науково-технічний потенціал, використовує переваги технологічної та іншої спеціалізації виробництва, випускає високоякісну продукцію.

Наприклад, у США частка промисловості у ВВП, виявляючи стійку тенденцію до зниження протягом декількох десятиліть, на початку 2018 р. становила 15%, тоді як в Україні, навіть після обвального падіння обсягів промислового виробництва, – 24% (2018 р.) [2, с. 10].

Концентрація виробництва у межах галузі та укрупнення підприємств, що входять до неї, – багато в чому взаємозалежні процеси. Сутність цього взаємозв'язку полягає у дії закону суспільного поділу праці, що зумовлює галузевий принцип розвитку економіки. У межах цього закону процеси укрупнення підприємств, злиття та поглинання компаній є об'єктивною необхідністю становлення галузі як відносно цілісної відтворювальної системи, що реалізує прирощуваний інтегральний ефект [4, с. 23].

Підвищенню ефективності виробництва може сприяти не тільки укрупнення, а й розукрупнення підприємств, створення малих підприємств. Це підтверджує сталість галузевого принципу розвитку економіки. Разом із тим досвід Німеччини, Японії та інших країн свідчить, що малий бізнес здебільшого дає ефект у кооперації з великим виробництвом і, по суті, становить його інфраструктуру та в такій якості є складовою частиною галузі.

Укрупнення підприємств і пов'язане із цим збільшення обсягу продажів, що припадає на

їхню частку, вважається, за мірками ринкової економіки, ознакою зростаючої концентрації галузі. Такий підхід здебільшого не є правильним. Концентрація виробництва шляхом укрупнення підприємств лише тією мірою відображує її зростання у масштабах галузевого комплексу, наскільки сприяє зростанню інтегрального ефекту галузі та її впливу на ефективність національної економіки у цілому. Використання загальноприйнятого у світі індексу концентрації – CR4 (частка сукупних продажів галузі, яка припадає на чотири лідируючі фірми) не дає змоги визнати рівень вітчизняної промисловості високим порівняно з розвинутими країнами. Так, наприклад, у промисловості Німеччини цей показник є істотно вищим.

Нерідко концентрація ототожнюється з монополізацією. Дійсно, у певних межах, що обмежуються міжгалузевою конкуренцією, концентрація та спеціалізація галузі сприяють прагненню до монопольного, домінуючого положення на ринку. Але така мета лише у тому разі стимулює прогрес, коли вона ґрунтується на використанні новітніх науково-технічних досягнень і методів організації виробництва та, головне, на більш повному задоволенні попиту споживачів. Що стосується внутрішньогалузевих зв'язків, то тут монополістом може виявитися не тільки велике, а й мале підприємство, особливо коли воно випускає вироби, які не мають замінників. Монополізм на ринку зумовлений не стільки високим рівнем концентрації виробництва, скільки поширенням і домінуванням однопредметної спеціалізації підприємств, що виключає їх конкуренцію.

На нашу думку, конкуренція – це не тільки протистояння, а й зв'язок протилежних сторін (єдність суперечностей). Підприємства, які утворюють галузеву систему, пов'язані конкуренцією як на «вході» цієї системи, тобто ринку ресурсів, так і на її «виході» – на ринку продукції, що випускається галуззю. Інакше кажучи, поряд із галузевими характеристиками концентрації, спеціалізації та кооперації виробництва внутрішньогалузева конкуренція формує галузь як цілісну відтворювальну систему та є чинником, що зумовлює її інтегральний ефект.

Згідно з традиційно прийнятим визначенням конкуренції, її сутність полягає у взаємозалежності спроб підприємств установити контроль на ринку, тобто їхня незалежність, у тому числі й від галузі, до якої вони належать. Однак такий підхід навряд чи може задовольнити у межах галузевої організації виробництва.

Цілям наукового та особливо прикладного характеру могло відповідати визначення конкуренції як стану ринкового середовища, який характеризується певним ступенем інтенсивності відносин суб'єктів, що діють у цьому середовищі. Для того щоб функціонувати стабільно у даному

середовищі, суб'єкт ринку повинен бути конкурентоспроможним. Конкурентоспроможність підприємства залежить від рівня ефективності його діяльності, що забезпечує щонайменше збереження досягнутих ринкових позицій у довгостроковому періоді. Функціонуючи у режимі найвищої ефективності (або більш високої, ніж мінімально необхідна), виробництво залишається конкурентоспроможним навіть за тимчасового погіршення ринкових позицій. Якщо ефективність падає нижче мінімально необхідного рівня, підприємство втрачає конкурентоспроможність. Таке визначення конкуренції надає якісно нові характеристики галузі як цілісної та відносно замкнутої відтворювальної системи технологічно подібних і взаємозалежних підприємств. Можливість чи неможливість їхнього функціонування у складі галузі зумовлена не стільки її межами, скільки ефективністю її діяльності, тобто об'єктивно.

Від галузі залежить стійкість ринкових позицій підприємств, яка оцінюється обсягом продажів, прибутком, рентабельністю (продукції, обороту капіталу), фондівіддачею, продуктивністю праці та ін. Ураховуючи це, підприємства можуть реалізувати свої можливості щодо підвищення конкурентоспроможності, спираючись на інструментарій, який використовується у маркетингових стратегіях, бізнес-плануванні та фінансовому менеджменті.

Конкуренція по каналах зворотного зв'язку задає галузі визначені умови і параметри, обов'язкові для функціонування підприємств. У цьому полягає одна з головних властивостей конкуренції як чинника формування галузевої структури виробництва, що відповідає вимогам підвищення його ефективності.

У розвинених країнах, де механізми конкуренції відпрацьовувалися століттями, держава обмежується мінімальним утручанням у формування галузей та їх управління. А в Україні за відсутності таких механізмів держава сконцентрувала реформування на ліквідації галузевого принципу розвитку економіки, незважаючи на її об'єктивні закономірності. Проте це завдало шкоди конкуренції, адже галузь – її основа. Підтримка окремих підприємств (точок зростання) може виявитися непродуктивною, тому що вони не можуть бути високоефективними у неконкурентному середовищі. Останнє створюється у межах галузі, що формується й розвивається під зворотним впливом конкуренції. Нехтування об'єктивними закономірностями особливо негативно позначається на наукомістких і стратегічно пріоритетних галузях, до яких належить і авіаційна промисловість.

Сьогодні тільки США, країни ЄС, Російська Федерація та Україна мають науково-дослідну та експериментальну базу, конструкторські бюро та промислові підприємства, що забезпечують

розроблення та виробництво авіаційної техніки у широкому спектрі потреб світового ринку.

Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі розроблення і виробництва транспортної та регіональної пасажирської авіації. Наявний потенціал авіаційної промисловості України є достатнім для збільшення номенклатури та обсягів розроблення і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання, вертольотів, повітряних суден малої авіації та безпілотних повітряних суден [8]. За 25 років незалежності створено сім нових типів літаків (Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т) та низку авіаційних двигунів (Д-436 різних модифікацій, АІ-450, АІ-222 та ін.), модернізовано 12 типів літаків, сертифіковано згідно з міжнародними нормами 16 типів літаків, отримано 62 сертифікати типу та сертифікати типу по шуму та екології, побудовано 195 серійних, нових та модернізованих літаків. Сьогодні літаки сімейства Ан експлуатуються у 78 країнах світу, авіаційні двигуни використовуються на літальних апаратах у 105 країнах. Сучасну лінійку літаків становлять літаки Ан-132, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-140 та ін. [8]. Літаки української компанії «Аеропракт» продаються у 40 країн світу і посідають друге місце у світі за кількістю проданих літаків малої авіації [9].

Проте, незважаючи на низку позитивних тенденцій, в останнє десятиліття авіабудування розвивалося в Україні недостатньо ефективно, у зв'язку з чим багато в чому втрачені позиції на світовому ринку. Призупинення співробітництва національної авіаційної промисловості з Російською Федерацією спонукало національні авіабудівні підприємства здійснювати глибокі структурні перетворення й розширювати міжнародне торгово-економічне та науково-виробниче співробітництво в авіабудуванні, включаючи країни Європи, Східної та Південно-Східної Азії [6]. Специфіка асортименту продукції українських авіазаводів, що історично склалася, виявляється в тому, що профільною продукцією для українських підприємств залишаються транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і середніх магістральних ліній. Це дає змогу українським виробникам розійтися по різних ринкових нішах із найбільшими світовими виробниками літаків. Однак саме ніша магістральних пасажирських лайнерів зазвичай вважається найприбутковішою [10].

Можливості завоювання позицій України на світовому авіаційному ринку та її внесок в економіку країни значною мірою залежать від можливостей виробництва та активних дій із сертифікації українських літаків за нормами Європейського агент-

ства авіаційної безпеки (EASA) та будівництва у регіонах потенційних замовників баз технічного обслуговування вітчизняних літаків [8].

З урахуванням зростаючих міжнародних вимог до шумів, викидів двигунів, оснащення новими системами аеронавігаційного обладнання вітчизняні літальні апарати все активніше витісняються з міжнародних авіаліній. Дефіцит літаків із відповідними техніко-економічними параметрами починає частково заповнюватися зарубіжними повітряними суднами, що придбаються через лізинг. Сумарні платежі авіапідприємств за використання авіатехніки на основі лізингу й постачання запчастин для неї становлять близько 140 млн доларів США на рік, що еквівалентно позбавленню вітчизняної авіапромисловості щорічного замовлення 7–14 середньомагістральних літаків.

Найбільш принципові положення галузевої концепції трансформації підприємств розглянемо на прикладі авіаційної промисловості.

Під час розроблення державної політики у сфері авіації доцільно виходити з того, що остання повинна являти собою єдиний взаємопов'язаний комплекс, що включає авіацію цивільного та військового призначення, авіабудівну науково-технічну та виробничу базу, а також авіаційну інфраструктуру та систему підготовки авіаційних кадрів.

Реалізація програми дій держави в авіапромисловому комплексі на найближчу перспективу вимагає державної підтримки за вкрай обмежених для цього фінансових можливостей. Сьогодні не може йтися про підтримку в нормальному стані за рахунок державних коштів усієї існуючої структури авіаційної промисловості, тоді як її здатність до саморозвитку в умовах ринку без утручання держави є мінімальною.

Підсумком реструктуризації авіаційної промисловості має стати формування 5–6 корпорацій першого рівня з метою розроблення та просування на ринок певного ряду літаків і вертольотів та 10–12 корпорацій другого рівня – з випуску двигунів, авіаційного озброєння, авіоніки та інших компонентів. Необхідні також міжгалузеві виробництва, що працюють не тільки на авіаційну промисловість, а й на інші галузі оборонно-промислового комплексу.

Доцільним є створення на державному рівні галузевого органу управління, який би забезпечив перехід від відокремленості науково-дослідного, проектно-конструкторського, виробничого та інших секторів авіаційного комплексу до об'єднання у межах структур, пов'язаних вирішенням спільних завдань та економічними інтересами.

Висунуті концепції передбачають покладання на державні галузеві органи функції управління майном, що знаходиться у державній власності (державні пакети акцій в акціонерних та інших товариствах).

Більше того, галузевим державним органам виконавчої влади необхідно встановлювати (за узгодженням із Міністерством економічного розвитку і торгівлі) основні економічні та інші показники роботи зазначених підприємств, за допомогою яких оцінюється ефективність їхньої діяльності; періодично аналізувати фінансово-господарську діяльність, основні показники за результатами звітів і даних перевірок контролюючих органів; проводити обов'язкові щорічні аудиторські перевірки державних підприємств із залученням аудиторів із числа вповноважених органів управління майном. У зв'язку із цим виникає питання: які галузеві органи виконавчої влади могли б узяти на себе ці функції? Для цього буде необхідно відновити низку галузевих міністерств як структур, висококомпетентних у сфері ринкового господарювання, що володіють сучасними способами державного регулювання економіки. Саме з позицій галузі досяжним є визначення загальних принципів управління суб'єктами господарювання державного сектору, які поки лише декларативно позначено у новій концепції управління державними підприємствами [11]. Те саме стосується й можливості формування ефективної системи управління державними пакетами акцій у господарських товариствах, за якої б державу представляли професіонали, відповідальні перед колегами галузевих органів. Нинішня ситуація, коли Фонд державного майна України прагне замінити своїм складом цю систему, ігноруючи, по суті, необхідність професіоналізації управління за галузевим принципом, стримує розвиток економіки. Проте трансформація галузі до нових умов – це справа не лише держави, а й самоорганізованих підприємницьких структур відповідних галузей, які є своєюрідною формою організаційної єдності їхніх підприємств і фірм.

У Німеччині цю місію ефективно виконують галузеві спілки підприємців. Прикладом може служити Асоціація аерокосмічної промисловості Німеччини. Сьогодні вона є однією з найбільш пріоритетних галузевих спілок підприємців, охоплюючи майже 250 компаній із річним оборотом близько 40 млн євро (29,2 млн євро припадає на сектор цивільної авіації, 7,7 млн – на сектор військової авіації, 2,9 млн євро – на космічний сектор) і числом зайнятих 111 500 осіб (78 500 осіб – сектор цивільної авіації, 23 700 осіб – сектор військової авіації, 9 300 осіб – космічний сектор) [12]. Основними завданнями даної Асоціації є представництво спільних економічних, технічних і наукових інтересів компаній – членів Асоціації у національних, міжнародних і громадських організаціях, співпраця з політичними організаціями, органами влади, об'єднаннями підприємців і зарубіжними представниками у Німеччині, а також деякі інші послуги всередині країни та за кордоном. Компанії – члени Асоціації зобов'язані виконувати її

рішення та відповідно до цілей її діяльності надавати керівництву Асоціації необхідну інформацію, а також фінансово підтримувати її діяльність.

Основними напрямками діяльності Асоціації є:

захист галузевих інтересів компаній-членів у законодавчих органах, урядових, суспільних та інших організаціях, а також у зв'язках зі споживачами та субпостачальниками аерокосмічної продукції;

встановлення вимог до технічних норм, охорони навколишнього середовища, транспортування, пакування, охорони праці, виробничих випробувань і співробітництво у цих сферах з організаціями інших країн;

співробітництво з аерокосмічними асоціаціями інших країн;

підготовка ринкових досліджень і довідково-статистичного матеріалу про аерокосмічну промисловість;

розроблення експозицій та участь у виставках і ярмарках;

розвиток співробітництва з науково-дослідними організаціями та навчальними закладами, зокрема для проведення спільних досліджень.

Асоціація надає компаніям-членам різні консультаційні послуги, забезпечує їх необхідною науково-технічною, економічною та правовою інформацією, організує обмін досвідом роботи. Перелік цих послуг охоплює понад 800 найменувань. Дослідження та розробки Асоціації публікуються у вигляді окремих випусків, доступ до яких, як правило, відкритий лише для компаній-членів. Асоціація підтримує тісні зв'язки з урядовими організаціями, насамперед із міністерствами фінансів, економічного співробітництва, транспорту, юстиції, досліджень і технологій. Асоціація є власником торгової марки IFA Berlin – торгового ярмарку «Інновації та лідерство в аерокосмічній галузі». Вона також є членом Федеральної спілки німецької промисловості. Для підтримки зв'язків з урядом Асоціація має спеціальне бюро зв'язків, розташоване у Дюссельдорфі, що дає їй змогу впливати на розроблення внутрішньої та зовнішньої економічної політики уряду Німеччини.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, існує істотна необхідність у коригуванні функцій національної економічної системи з позиції її галузевої організації через прирощуваний інтегральний ефект, що її зумовлює. Трансформація підприємств у такий спосіб має пріоритетно-галузевий характер. Держава і галузевий бізнес мають стати основними рушійними силами трансформації підприємств і галузевих виробничо-економічних систем України. Основним завданням трансформації підприємств і галузі є зростання конкурентоспроможності відповідної ланки територіальної чи галузевої організації економічної діяльності з метою їх стійкого розвитку.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Потравка Л.О. Сутність, зміст та етапи трансформації соціально-економічної системи. *Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє*. 2014. Вип. 19(2). С. 192–200.

2. Розвиток промисловості для забезпечення зростання та оновлення української економіки : науково-аналітична доповідь / Л.В. Дейнеко та ін. ; за ред. Л.В. Дейнеко. Київ : Ін-т екон. та прогнозув. НАН України, 2018. 158 с.

3. Раєвнева О.В., Чанкіна І.В. Моделі управління розвитком промислового підприємства в умовах трансформаційної економіки : монографія. Харків : ІНЖЕК, 2013. 264 с.

4. Маслій Н.Д. Інтеграційні форми розвитку підприємств: теоретичні аспекти та практичні підходи : монографія. Одеса : Одеський національний університет імені І.І. Мечникова, 2018. 306 с.

5. Бондарчук В. Хроника пикирующей отрасли, или Как Украина теряет самолетостроение. *Экономическая правда*. 2018. 21 августа. URL : <https://pravda.com.ua/rus/publications/2018/08/21/639792> (дата звернення: 01.08.2019).

6. Прушківська Е.В., Ніколаєнко М.І. Особливості розвитку авіаційної галузі на міжнародному та національному рівні в умовах глобалізації. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2017. № 4(60). С. 92–99.

7. Ареф'єва О.В., Капаруліна І.М. Українське авіабудування: напрями трансформації. *Інноваційна економіка*. 2013. № 3. С. 3–8.

8. Деякі питання вітчизняного авіабудування : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р. *Кабінет Міністрів України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-p/print> (дата звернення: 01.08.2019).

9. Аеропракт – українські літаки для світу. *Аерокосмічний портал : вебсайт*. URL : <http://space.com.ua/2019/05/03> (дата звернення: 01.08.2019).

10. Авіаційна і аерокосмічна промисловість України. *Міністерство економічного розвитку і торгівлі України*. URL : <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html> (дата звернення: 01.08.2019).

11. Основні засади впровадження політики власності щодо суб'єктів господарювання державного сектору економіки. *Міністерство економічного розвитку і торгівлі України*. URL : <http://me.gov.ua/Files/GetFile?lang=uk-UA&fileId=88f62212-844e-4229-b72f-0270641426d8> (дата звернення: 01.08.2019).

12. German Aerospace Industries Association (BDLI). *Industry Figures of the German Aerospace Industry 2018*. URL : https://bdli.de/sites/default/files/2019-06/Branchendaten2018_E_2.pdf (accessed: 01.08.2019).

REFERENCES:

1. Potravka L.O. (2014) Sutnist, zmist ta etapy transformatsii sotsialno-ekonomichnoi systemy [Essence, content and stages of the socio-economical system transformation]. *Ukrainian science: past, present, future*, Vol. 19 (2), pp. 192-200.

2. Deineko L.V., Zymovets V.V., Sheludko N.M. et al. (2018) *Rozvytok promyslovosti dlia zabezpechennia zrostannia ta onovlennia ukrainskoi ekonomiky: naukovo-analitychna dopovid* [Industrial development

to ensure the Ukrainian economy growth and renewal: scientific and analytical report]. Kyiv: DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy". (in Ukrainian)

3. Raievnjeva O.V., Chankina I.V. (2013) *Modeli upravlinnia rozvytkom promyslovoho pidpriemstva v umovakh transformatsiinoi ekonomiky: monohrafiia* [Models of management of industrial enterprise development under the transformational economy conditions: monograph]. Kharkiv: INZHEK. (in Ukrainian)

4. Maslii N.D. (2018) *Intehratsiini formy rozvytku pidpriemstv: teoretychni aspekty ta praktychni pidkhody: monohrafiia* [Integration forms of enterprise development: theoretical aspects and practical approaches: monograph]. Odesa: Odeskyi natsionalnyi universytet imeni I. I. Mechnykova. (in Ukrainian)

5. Bondarchuk V. (2018) Khronika pikiruyushchey otrasli, ili kak Ukraina teryaet samoletostroenie [Chronicle of a swooping industry, or how Ukraine is losing the aircraft construction]. *Ekonomicheskaya pravda*. URL: <https://epravda.com.ua/rus/publications/2018/08/21/639792> (accessed: 01.08.2019).

6. Prushkivska E.V., Nikolaienko M.I. (2017) Osoblyvosti rozvytku aviatsiinoi haluzi na mizhnarodnomu ta natsionalnomu rivni v umovakh hlobalizatsii [Features of the aviation industry development at the international and national level in the context of globalization]. *Economic Bulletin of the National Mining University*, no. 4(60), pp. 92-99.

7. Arefieva O.V., Kaparulina I.M. (2013) Ukrainske aviabuduvannia: napriamy transformatsii [Ukrainian

aviation industry: ways of transformation]. *Innovative economy*, no. 3, pp. 3-8.

8. Deiaki pytannia vitchyznianoho aviabuduvannia: Rozporiadzhennia Kabinetu ministriv Ukrainy vid 10 travnia 2018 r. No. 429-r. [Some issues of the domestic aircraft industry: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 10, 2018 no. 429-p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-p/print> (accessed: 01.08.2019).

9. Aerospace portal (2019) Aeroprakt – ukrainski litaky dlia svitu [Aeropract – Ukrainian planes for the world]. website. URL: <http://space.com.ua/2019/05/03> (accessed: 01.08.2019).

10. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. Aviatsiina i aerokosmichna promyslovisht Ukrainy [Aviation and aerospace industry of Ukraine]. URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html> (accessed: 01.08.2019).

11. Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. Osnovni zasady vprovadzhennia polityky vlasnosti shchodo subiektiv hospodariuvannia derzhavnoho sektoru ekonomiky [Basic principles of property policy implementation relating to business entities of the public sector of the economy]. URL: <http://me.gov.ua/Files/GetFile?lang=uk-UA&fileId=88f62212-844e-4229-b72f-0270641426d8> (accessed: 01.08.2019).

12. German Aerospace Industries Association (BDLI). *Industry Figures of the German Aerospace Industry 2018*. URL: https://bdli.de/sites/default/files/2019-06/Branchendaten2018_E_2.pdf (accessed: 01.08.2019).