

УДК 339.5:629.7

С.А. ЛІСОВЕНКО

Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана

КОРПОРАТИЗАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ ЯК ОСНОВА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАКОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

В статті проведено докладний аналіз світового досвіду корпоративізації авіакосмічної промисловості основними лідерами даної галузі. Проаналізовано численні спроби і визначено переваги та недоліки корпоративізації українських авіакосмічних підприємств. Розроблено систематичний та поетапний підхід до корпоративізації авіакосмічних підприємств України, які перебувають у державній власності. Запропоновано оптимальний зразок корпоративної структури функціонування авіакосмічного комплексу та визначено розподіл майнових часток поміж акціонерів в даній корпоративній структурі.

***Ключові слова:** корпорація, світовий досвід, корпоративізація, корпоративна структура, конкурентоспроможність, авіакосмічна галузь.*

Вступ

Галузь авіакосмічної промисловості, будь-якої технологічно розвинутої держави, належить до стратегічних і відіграє значну роль у розвитку економіки країни в цілому. Історично так склалось що Україна має саме в цій галузі колосальний досвід та виробничі можливості. Незважаючи на важке економічне становище, за двадцять років незалежності, нашій державі вдалося зберегти, розвинути і збагатити свій технологічний потенціал та зайняти, хоч і незначне, місце на світовому ринку авіакосмічної продукції, впевнено реалізуючи себе.

Але ці досягнення лише перший крок, надалі все залежить від вміння працювати в умовах ринкової економіки на світовій арені, так як внутрішній ринок нерозрахований на існуючий потенціал промисловості що простоює.

Тому одним із варіантів підвищення ефективної діяльності, в умовах всеосяжної глобалізації, є корпоратизація підприємств, з метою інтеграції кількох успішних суб'єктів для ефективної конкуренції на світовому ринку.

Корпорація, як особлива організаційна форма крупного капіталу, дасть можливість об'єднати багато численні роздібнені підприємства та відсіяти непотрібні, що сприятиме як концентрації капіталу, так і підвищенню рівня внутрішньої організованості товариства.

Постановка проблеми

Україна, знаходячись у групі не багатьох країн, які мають повну науково-технічну базу для створення і виробництва найсучаснішої авіакосмічної техніки, не використовує власний потенціал навіть на половину. У 2010 році підприємствами галузі вироблено продукції на суму близько 1,5 млрд. дол. США, або 1,12 % ВВП. В порівнянні із зарубіжними конкурентами наша держава займає лише 0,06% світового ринку авіакосмічної продукції, який оцінюється в суму близько 300 млрд. дол. США [1].

Тому постає нагальна проблема відродження економічної потужності авіакосмічного комплексу та виведення національних підприємств у світові лідери з подальшим економічним ефектом для національної економіки в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню окремих сторін і сучасних тенденцій інтеграції та корпоратизації бізнес-діяльності в економічно розвинених країнах світового співтовариства присвятили свої праці багато зарубіжних авторів: І. Ансофф, М. Портер, Р. Фрідман, А. Рапачинський, Дж. Ерл, Е. Нікбахт, А. Гроппелі та ін. [2 – 5].

Актуальні питання становлення та розвитку вітчизняних корпоративних структур знайшли своє відображення в працях таких українських вчених як: О. Амоша, Д. Леонов, В. Січевлюк, А. Федоренко, А. Сірко, М. Білик та ін. [6 – 8].

Та на жаль, більшість досліджень українських вчених зосереджені лише на пристосуванні зарубіжних моделей та технологій корпоратизації

до сучасних реалій українських підприємств, що не завжди дає бажані результати. Тому особливо високий рівень актуальності мають наукові дослідження, присвячені вирішенню цієї складної проблеми.

Постановка завдання

Метою статті є вивчення досвіду корпоратизації авіакосмічної галузі провідними світовими виробниками та проаналізувати спроби корпоратизації українських підприємств. На базі дослідження розробити зразок корпоративної структури функціонування авіакосмічного комплексу та запропонувати систематичний та поетапний підхід до корпоратизації авіакосмічної галузі України.

Виклад основного матеріалу

На початок ХХ століття інтеграція промислового та фінансового капіталів виступає як об'єктивно обумовлений процес, що визначає розвиток світової економіки і суспільства в цілому. Протягом останніх ста років об'єднання промислового і фінансового капіталів відбувалося в основному у формах синдикатів, трестів, корпорацій, концернів, комплексів та об'єднань, холдингів, конгломератів, консорціумів, фінансово-промислових груп, а за останні роки з'являються також і нові поняття: стратегічні альянси, віртуальні корпорації і т.п.

В основі формування і функціонування приведених корпоративних утворень лежать організаційні процеси концентрації, спеціалізації, кооперування, комбінування, інтернаціоналізації, диверсифікації та синергії виробництва і капіталу. Тут же необхідно відзначити і використання новітніх інформаційних технологій. В загальному суспільство розвивається в напрямку утворення глобального економічного простору, де основними господарюючими суб'єктами стають не країни, а різні організаційно-економічні об'єднання, і в першу чергу корпорації.

Таким чином без сумніву є доцільним розробка загальних підходів, які мають враховуватися при вирішенні питань корпоратизації авіакосмічної промисловості України.

Перш за все, звернемося до досвіду корпоратизації в даній галузі основних світових виробників.

США провели корпоратизацію в авіакосмічній сфері ще в 1992 – 1997 роках. Перш за все, це було зумовлено зменшення фінансування програм закупівлі військової продукції авіакосмічних фірм майже на 60% та спадом виробництва у високотехнологічному секторі промисловості внаслідок скорочення державних капіталовкладень у розвиток науки і техніки [9].

Метою цієї корпоратизації було досягнення якісно нового стану підприємств, який дозволяв не тільки вижити в нових умовах, але й нарощувати конкурентні можливості за рахунок внутрішньої консолідації компаній, реалізації ефекту масштабу та диверсифікації виробництва.

Протягом семи років з понад двадцяти великих компаній було створено чотири корпорації – Boeing, Grumman, Lockheed Martin, Northrop Raytheon, – які поділили між собою (за обсягами кінцевої продукції) внутрішній та майже 36 % світового авіакосмічного ринку [1].

Проведена корпоратизація та об'єднання виробництва дали очікуваний результат. Так, у 2010 році компанія Boeing отримала чистого доходу в сумі \$3,3 млрд., дохід Lockheed Martin того ж року склав \$3,2 млрд., компанії Northrop Grumman – \$1,2 млрд. та Raytheon – \$1,18 млрд. [1, 10 – 13].

Щодо країн Європи то тут структурна перебудова відбувалася в декілька етапів. Спочатку такі країни як Великобританія, Німеччина, Іспанія та Італія власний авіакосмічний комплекс інтегрували в єдині національні компанії Bae Systems, DASA, KASA, Finmeccanica. А Франція ж удосконалила три національні компанії Aerospatiale, Marta, Daesault.

На наступному етапі відбулося створення міжнародних інтегрованих структур, переважно консорціумів типу Eurofighter, Eurucopter. Головним досягненням стало створення компанії Airbus, до якої з відповідними паями увійшли компанії Aerospatiale (37,9 % акцій), DASA (37,9%), Bae Systems (20%) і KASA (4,2%).

На третьому етапі Франція у 1999 році на базі трьох національних компаній створила одну – Aerospatiale Matre Daesault, яка за своїми масштабами не поступалася компаніям Німеччини та Великобританії. За рахунок об'єднання технологічних можливостей Aerospatiale Matre Daesault увійшла до першої трійки світових виробників ракет, ракет-носіїв, супут-

ників та гелікоптерів. у 2000 році ця французька компанія об'єдналася з німецькою DASA та іспанською KASA, створивши європейську авіакосмічну корпорацію EADS, яка стала однією з провідних компаній в світі такого профілю за щорічним обсягом продажу продукції [1, 14].

Російський досвід корпоратизації підприємств авіакосмічного комплексу, більша частина яких дісталась в наслідок розпаду СРСР. Першою проблемою, яка виникла відразу – це розпорошення підприємств по нових республіках та розрив виробничих зв'язків. Тому невідворотним став перехід всіх підприємств на інші формати діяльності, що потребувало радикальної структурної перебудови галузі та пошуку нових шляхів завантаження виробничих потужностей.

Для виходу з даної ситуації основні зусилля були спрямовані за трьома напрямками: структурна перебудова галузі (корпоратизація), виробництво бойової авіації та регіональних літаків для внутрішніх потреб та на експорт, розширення спільного виробництва авіаційної продукції з іноземними компаніями.

Сьогодні в Росії функціонують такі корпоративні об'єднання: ФДУП «РСК Міг», ВАТ «НБК «Іркут», ВАТ «Компанія «Сухой», ВАТ «Туполев», ВАТ «МАК Іллюшин», ВАТ «ОПК оборонпром», ВАТ «Корпорація «Аерокосмічне обладнання», ВАТ «Холдингова компанія «Авіаприлад-Холдинг», ВАТ «Концерн «Авіоніка» [9, 15].

Особливу увагу приділено створенню умов для розширення міжнародного співробітництва за рахунок: участі підприємств у реалізації проектів європейських авіабудівників, покращення інвестування авіапрому, сприяння просуванню російської продукції на світовий ринок, участі іноземних компаній у здійсненні розробок авіаційної техніки, реалізації спільних проектів на паритетних умовах та ін.

За останні десять років російські підприємства разом з EADS та компаніями Великобританії, Франції, Німеччини та Іспанії здійснили понад 100 спільних проектів. Компанія EADS придбала 10% акцій «НБК «Іркут» та створено підприємство «EADS Irkut Seaplane SAS», в якому 70% акцій належатиме російській стороні. У травні 2005 року ВАТ «НБК «Іркут», ФДУП «РСК Міг» та концерном EADS підписано протокол щодо співробітництва на паритетних засадах для реалізації проектів конвертації паса-

жирських літаків Airbus у вантажні. Разом з французькими фірмами розроблено регіональний літак RRJ [9, 15].

Незважаючи на впровадження наведених вище заходів, стан галузі залишається досить складним. З цієї причини у 2006 році було створено «Об'єднану Авіабудівну Корпорацію», метою створення якої є поєднання фінансових потоків в інтересах розвитку російської авіації як одного цілого.

В сфері космічної діяльності у 1993 році було створено перше спільне російсько-американське підприємство «Локхид-Хрунчев-Енергія», основним призначенням якого був маркетинг носія «Протон» та його використання для запуску космічних апаратів іноземних країн. Після створення інтегрованої компанії «ЛокхидМартін» було засноване вже спільне підприємство ILS, завданням якого стало надання послуг від підписання контракту до виведення космічних апаратів російським «Протоном» і американським «Атласом». У 1996 році європейським консорціумом «Аріанспейс» (15 % акцій), французькою фірмою «Аероспайсьяль» (35%), російським космічним агентством (25%) та Самарським КБ «Прогрес» (25%) було створене корпорацію «Старсем». Із створенням «Старсем» Франція отримала доступ до російських носіїв, на які існував попит, а Росія – фінансову підтримку галузі та вихід на міжнародний комерційний космічний ринок. Особливих успіхів Росія досягла у співробітництві з ЄКА. Вона бере участь майже у 100 спільних проектах. Одним з найбільших міжнародних проектів ЄКА та Росії є створення і використання ракетно-космічного комплексу на базі російського носія «Союз» і космодрому Куру у Французькій Гвіані [9, 15].

Створення міжнародних корпоративних об'єднань сприяє позитивним процесам, так часткова приватизація та акціонування російських підприємств призвело до значного збільшення іноземних інвестицій у галузь і виходу на міжнародний ринок.

Становлення авіакосмічної галузі України відбувається в складних умовах. Внутрішній ринок майже зник, на зовнішньому – жорстока конкуренція потужних іноземних компаній. Внаслідок хронічної нестачі коштів українськими підприємствами виготовляється близько п'яти літаків щороку та в останні два роки здійснюється по-декілька стартів космічних ракет. Для подолання цієї складної ситуації ставку було зроблено на виро-

бництво нових і модифікацію існуючих літаків, відновлення запусків ракет «Дніпро», взаємовигідне співробітництво з країнами СНД, насамперед з Росією, розширення співробітництва з іншими країнами та структурну перебудову галузі в напрямі створення корпоративних структур. Найбільш вдалою спробою акціонування стало створення ВАТ «Мотор січ», яке об'єднало вісім заводів. Поставки продукції ВАТ «Мотор січ» здійснюються в понад 100 країн світу, його чистий дохід у 2010 році склав \$156 млн. Головним кроком щодо корпоратизації стало створення в Україні авіабудівної корпорації «Антонов», але із за політичних чвар та економічної кризи ця корпорація діє лише на паперах. ВАТ «Хартрон» перетворено на холдинг орієнтований на створення продукції ракетно-космічного профілю. Проведена корпоратизація цього підприємства забезпечила високий рівень стійкості компаній до можливих економічних ризиків у сучасних умовах. У 1996 році за участю компанії Boeing, корпорації «РКК «Енергія» ім. С. П. Корольова», ДКБ «Південне» і ВО «Південний машинобудівний завод» та компанії «Kvaerner Maritime» була заснована міжнародна компанія Sea Launch. Участь у програмі «Sea Launch» дала можливість Україні отримати виключно важливий на той час стартовий кредит у розмірі близько \$100 млн, що дозволив якісно підготуватися до майбутніх стартів ракети-носія «Зеніт». Успішна десятирічна діяльність цієї компанії була підтверджена низкою запусків іноземних космічних апаратів на геостационарну орбіту. Результатом даної кооперації є створення проекту «Наземний старт». На стадії реалізації перебуває створення українсько-бразильського підприємства «Алкантара-спейс». Фінансування розробки проекту здійснюється обома сторонами на паритетних засадах [1, 16, 17].

Створення інших корпоративних структур в авіакосмічній галузі України лише обговорюється у коридорах владних структур, оскільки реальних підстав, передусім у вигляді масштабних забезпечених коштами проектів, поки що не сформовано.

Отже, для успішного функціонування українського потенціалу авіакосмічної галузі безумовно потрібна корпоратизація галузевих підприємств та створення єдиної авіакосмічної корпорації.

Корпоратизація авіакосмічної галузі повинна проводитись в чотири етапи:

I етап: розробка нормативно-правової бази:

- внесення змін до конституції стосовно корпоратизації державної власності;
- реструктуризація Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку і створення відділу з особливим статусом по роботі з державними корпоративними правами;
- розробка та прийняття закону України «Про Державні корпорації» із врахуванням норм та стандартів розвинутих країн;
- внесення змін до існуючих нормативних актів у відповідності до запропонованого закону України «Про Державні корпорації» (напр. анти-монопольне законодавство);
- розробка та прийняття закону України «Про захист інтелектуальної власності в державних корпораціях»;
- створення нормативно-правової бази для організації офсетних операцій;
- створення правової бази для ефективного функціонування Фондового ринку України.

II етап: реструктуризація підприємств:

- проведення інвентаризації майнового комплексу;
- ліквідація малочислених та неперспективних підприємств;
- об'єднання підприємств галузі в укрупненні за спрямуванням (КБ, виробництво двигуні, обладнання тощо);
- створення компаній авіаційного спрямування та космічного;
- створення єдиної корпорації в авіакосмічній галузі.

III етап: фінансові корпоративні інституції:

- створення галузевого банку на базі існуючих державних фінансових установ;
- створення галузевої лізингової компанії;
- створення галузевої страхової компанії.

IV етап: капіталізація:

- державні вливання в корпорацію та її структурні підрозділи;
- реалізація акцій компанії на внутрішньому та зовнішньому фондових ринках з метою залучення капіталу, при умові 40% в державній власності + «золота акція».

Управління корпорацією повинно базуватися на принципах відкритої для акціонерів інформації про економічну діяльність, захисту прав акціонерів та збереження і примноження їх капіталу.

З метою ефективної діяльності та залучення інвестицій структура корпорації повинна бути сформована наступним чином (рис. 1):



Рис. 1. Проект структури авіакосмічної корпорації України

Важливо акцентувати увагу на тій обставині, що створення запропонованої корпорації відбудеться не внаслідок еволюції індивідуального бізнесу, а внаслідок перетворення державних структур, що вимагає врахування національних особливостей. Тому розв'язання даної проблеми полягає в необхідності розробки принципово нового підходу, заснованого не на копіюванні нехай навіть позитивних форм корпоратизації, а на створенні умов для формування нового українського типу корпорації з урахуванням історичних, економічних і соціальних особливостей національного управління.

Висновки

Отже, за результатами проведеного дослідження можна зробити такі висновки:

1. Корпоративна вертикаль має цілий ряд переваг. Зокрема, вона стимулює підвищення якості на кожному етапі виробництва продукції. Значною перевагою також є зменшення собівартості кінцевої продукції.

2. Корпоратизація є дієвим механізмом виведення технологічних, організаційних та фінансових відносин в українському підприємстві на якісно вищий рівень.

3. Авіакосмічний комплекс України перебуває в кризовому стані і обтяжений важкими фінансово-економічними проблемами. Однією з головних причин виникнення проблемної ситуації є неадекватне управління. Оскільки дана галузь є стратегічним елементом національної економіки, вона може і повинен бути відродженою як лідируюча в нашій економіці.

4. Одним із першочергових заходів є повна реструктуризація галузі через корпоратизацію підприємств. Зважаючи на те, що вітчизняний досвід корпоратизації практично відсутній, а закордонний не завжди ефективний, постала проблема створення української системи корпоратизації.

5. Чинна українська нормативно-правова база взагалі невизначена щодо організаційно-правових форм корпоратизації стратегічних підприємств.

6. Формально процес корпоратизації може бути здійснений на основі розробленого в чотири етапи підходу та згідно запропонованої структури.

Таким чином, результати отримані в рамках роботи дають можливість вирішення актуальної на сьогоднішній день проблеми - корпоратизації української економіки, що дасть змогу нам самим використовувати багатий потенціал України та дозволить розпочати широку конкурентноспроможну боротьбу на зовнішньому ринку.

Література

1. *International Trade Centre [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.intracen.org/exporters/Stat_export_product_country. – 10.09.2011 р.*
2. *Ансофф, И. Стратегическое управление [Текст]: пер.с англ / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.*

3. Портер, М. Конкуренція [Текст]: пер. с англ. / М. Портер – М.: Издательский дом «Вильямс», 2006. – 608 с.
4. Фрідман, Р. Приватизація в Росії, Україні та країнах Балтії [Текст]: пер. з англ./ Р. Фрідман, А. Рапачинський, Дж. Ерл. – К.: Основи, 1994. – 319 с.
5. Нікбахт, Е. Фінанси [Текст]: пер. з англ. / Е. Нікбахт, А. Гроппелі – К.: Вік, Глобус, 1992. – 383 с.
6. Леонов, Д. Корпоративні правовідносини в Україні. Ключові питання, проблеми та перспективи [Текст] / Д. Леонов, В. Січевлюк, А. Федоренко. – К.: УІРФР, 2003. – 128 с.
7. Сірко, А. Корпоративні відносини в перехідній економіці: проблеми теорії і практики [Текст] / А. Сірко. – К.: Імекс, 2004. – 414 с.
8. Білик, М. Управління фінансами державних підприємств [Текст] / М. Білик. – К.: Знання, КОО, 1999. – 312 с.
9. Горбулін, В. Науково-аналітичний щоквартальний збірник «Стратегічні пріоритети» Аналітичні оцінки [Текст]: моногр. / В. Горбулін, В. Шеховцов. – К. 2006. – С. 359 – 371.
10. The official website of the Boeing Company [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.boeing.com>. – 10.09.2011 р.
11. The official website of Lockheed Martin Corporation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lockheedmartin.com>. – 10.09.2011 р.
12. The official website of Northrop Grumman Corporation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.northropgrumman.com>. – 10.09.2011 р.
13. The official website of the Corporate Communications Raytheon Company [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.raytheon.com>. – 10.09.2011 р.
14. The official website of the EADS [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eads.com>. – 10.09.2011 р.
15. Российская интернет-энциклопедия «Испытатели аэрокосмической техники» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.testpilot.ru/country.htm>. – 10.09.2011 р.
16. Офіційний сайт АНТК "Антонов" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.antonov.com>. – 10.09.2011 р.
17. Офіційний сайт НКАУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nkau.gov.ua/nsau/catalognew>. – 10.09.2011 р.

Надійшла до редакції 12.09.2011

Рецензент: д-р екон. наук, проф., проректор **Т.Є. Оболенська**, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана, Київ.

КОРПОРАТИЗАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ КАК ОСНОВА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВИАКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

С.А. Лисовенко

В статье проведен подробный анализ мирового опыта корпоратизации авиакосмической промышленности основными лидерами данной отрасли. Проанализированы многочисленные попытки и определены преимущества а так же недостатки корпоратизации украинских авиакосмических предприятий. Разработан систематический и поэтапный подход к корпоратизации авиакосмических предприятий Украины, которые находятся в государственной собственности. Предложен оптимальный образец корпоративной структуры функционирования авиакосмического комплекса и определено распределение имущественных долей между акционеров в данной корпоративной структуре.

Ключевые слова: корпорация, мировой опыт, корпоратизация, корпоративная структура модель, конкурентоспособность, авиакосмическая отрасль.

CORPORATISATION OF COMPANIES AS THE BASIS FOR UKRAINIAN AEROSPACE INDUSTRY COMPETITIVENESS

S.A. Lisovenko

The article presents a detailed analysis of world experience of aerospace enterprises corporatization by major leaders of the industry. Numerous attempts of Ukrainian aerospace firms' incorporation are analyzed; advantages and disadvantages are identified. Systematic and phased approach is designed to corporatization of publicly owned aerospace industry in Ukraine. A sample of a corporate structure of the aerospace industry is proposed and the distribution of property shares between shareholders in this corporate structure is defined.

Keywords: corporation, global experience, corporatization, corporate structure, competitiveness, aerospace industry.

Лісовенко Сергій Анатолійович – аспірант кафедри міжнародної торгівлі, ДНБЗ Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана, Київ, e-mail: lisoovenko84@ukr.net.