

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

М.В. НОВИКОВА,
к.е.н., доцент, Національний авіаційний університет

Визначення індикаторів наявності передумов трансформації на територіальних авіавиробничих комплексах регіонів України

У статті встановлено причини інтеграційної трансформації територіальних авіавиробничих комплексів. Визначено причини диверсифікованості виробництва.

Ключові слова: регіональна політика, авіапромислові підприємства, територіальні авіавиробничі комплекси, авіавиробнича продукція.

В статье установлены причины интеграционной трансформации территориальных авиационных производственных комплексов. Определены причины диверсификации производства.

Ключевые слова: региональная политика, авиапроизводственные предприятия, территориальные авиапроизводственные комплексы, авиапроизводственная продукция.

In the article the reasons of territorial integration transformation aircraft production complexes. The reasons diversify production.

Keywords: regional policy, aviapromyslovi enterprise territorial aircraft production facilities, aircraft manufacturing production.

Постановка проблеми. На шляху до економічних реформ та з метою прискорення післякризового відновлення промисловості та створення передумов для забезпечення довгострокового економічного зростання постає завдання форму-

вання сучасних механізмів промислової політики, які дозволять модернізувати її структуру на засадах підвищення частки виробництва товарів із високою доданою вартістю, насамперед високотехнологічних, таких, якими визначається продукція авіавиробництва [1]. Організація ефективного територіально-виробничого устрою національної економіки неможлива без певного розвитку провідних секторів економіки, яким визначається авіаційна галузь в особі авіавиробничих підприємств та їх організації в сучасні регіональні комплекси, що являє собою один з найбільш пріоритетних напрямів розвитку економіки держави. Забезпечуючи економічні зв'язки на внутрішньорегіональному та міжрегіональному рівнях, авіавиробничі комплекси є одними з найбільш високотехнологічних і капіталомістких сфер економічної діяльності і за своїм призначенням повинні мати виражену територіальну організацію. Рівень регіональної організації авіавиробничих систем, найефективнішою формою якої сьогодні є територіально-виробничий комплекс, створює територіальні авіавиробничі комплекси – як одну зі складових економічного розвитку регіону.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Визначення методичних підходів щодо оцінки економічного розвитку регіонів простежується у працях Б. Адамова, С. Айвазяна, О. Амоші, В. Артеменко, Г. Балабанова, Б. Буркинського, В. Геєця, О. Гранберга, З. Герасимчук, М. Долішнього, Б. Данилишина, Єріної, О. Євченко, М. Каришева, Т. Клеба-

нової, Л. Кузьменко, Е. Лібанової, В. Максимова, Л. Чернюк та інших. Сучасним розвитком теорії і практики щодо вирішення проблемних питань функціонування та розвитку авіавиробничих підприємств займалися такі вчені України, як І. Аксьонов, О. Ареф'єва, Г. Астапова, Ю. Голляк, В. Єлагін, В. Загорулько, В.Г. Коба, Ю. Кулаєв, В. Мова, С. Подреза, Ю. Прохорова, Е. Сич, В. Щелкунов, Г. Юн, та інші.

Процес взаємного впливу розвитку територіальних авіавиробничих комплексів і регіону як середовища їх функціонування представляє інтерес для наукових досліджень. Незважаючи на багатоаспектність питання, що досліджується, та на високий рівень теоретичних та прикладних розробок, визначення напрямів щодо розвитку територіальних авіавиробничих комплексів (ТАВК) та їх регіонів, залишаються актуальними завдання щодо вирішення, з позиції формування сучасної національної економічної політики в умовах нестабільності та трансформації.

Головною **метою статті** є обґрунтування теоретико-методологічних засад і розроблення рекомендацій щодо визначення індикаторів наявності передумов трансформації на територіальних авіавиробничих комплексах регіонів України.

Виклад основного матеріалу. Причини інтеграційних трансформацій звичайно групують по трьом напрямам:

- стосовно ТАВК – зовнішні й внутрішні;
- по області дії – організаційні, економічні, технічні, соціальні, інформаційні;
- по способу дії – еволюційні (плавні) і революційні (стрибокподібні).

Головними причинами трансформації є зовнішні причини, тому розглянемо їх у першу чергу (табл. 1).

Організаційні причини [2, 3]. Причиною, що виявляє найбільший вплив на проведення трансформацій, є наявна криза в галузі, яка приводить до ліквідації частини ТАВК: багато або зливаються, щоб вижити, або поглинають слабкі.

Істотний вплив на трансформації може виявити різкий стрибок рівня конкуренції, який може бути обумовлений по-

явою нових ТАВК–конкурентів або нових товарів–замінників. На рівень конкуренції впливає також зростання здатностей диктувати свої вимоги з боку покупців і постачальників.

Автор визначає: зовнішню організаційну причину – комбінування взаємодоповнюючих ресурсів і дві внутрішні економічні причини – можливість використання надлишкових ресурсів і усунення неефективності. Хоча першу з визначених причин Д.А. Аакер відносить до мотивів родинної диверсифікованості, а дві другі є внутрішніми еволюційними [4]. З погляду автора (і із цим можливо погодитися), до трансформації приводять тільки революційні причини.

Створення й розвиток полюсів зростання на регіональному рівні може стати важливою причиною трансформації ТАВК.

Економічні причини. Найважливішою економічною причиною трансформації є стрибок цін на продукцію галузі [5, 6]. Приклад – перегони цін на енергоносії. Суттєво вплинути на економіку галузі може і новий закон про податки або відрахування в позабюджетні фонди. До еволюційних економічних причин необхідно віднести стан економіки галузі. Благополучна галузь не сприяє трансформації, однак у ній звичайно поступово накопичуються тенденції до змін (кількість переходить у якість).

Технічні причини. До революційних технічних причин слід віднести появу принципово нової технології, коли знову створене ТАВК бурхливо поглинає інші або поєднується з ними. Хоча цей процес може відбуватися й еволюційно.

Соціальні причини. До революційних причин відносять різку зміну підприємницького клімату, до еволюційних – плавну зміну підприємницького клімату.

Інформаційні причини. До революційних причин можливо віднести появу принципово нового способу передачі, зберігання, переробки інформації. Еволюційними причинами є нагромадження нових науково–технічних знань.

Класифікація внутрішніх причин проведення інтеграційної трансформації дана в табл. 2. Внутрішні причини, що приводять до трансформації, – це причини революційні.

Таблиця 1. Зовнішні причини інтеграційної трансформації ТАВК

№	Область дії	Спосіб дії	Причини
1	Організаційні	Революційні	1. Криза в галузі. 2. Різкий стрибок рівня конкуренції, обумовлений: – новими конкурентами; – новими товарами. 3. Новий організаційно–економічний закон. 4. Поява нових організаційних форм у бізнесі
		Еволюційні	Плавна зміна рівня конкуренції, обумовлена: – постачальниками; – споживачами; – конкурентами
2	Економічні	Революційні	Стрибок цін на продукцію, сировину, технологію, робочу силу, інформацію
		Еволюційні	Стан економіки галузі
3	Технічні	Революційні	Поява принципова нової технології
		Еволюційні	Поступова зміна технології в галузі
4	Соціальні	Революційні	Різка зміна підприємницького клімату
		Еволюційні	Плавна зміна підприємницького клімату
5	Інформаційні	Революційні	Поява нового способу передачі, зберігання, переробки інформації
		Еволюційні	Нагромадження нових науково–технічних знань.

Таблиця 2. Внутрішні причини проведення трансформації

№	Область дії	Спосіб дії	Причини дії
1	Організаційні	Революційні	1. Зміна стратегії ТАВК у бік: – інтеграції; – диверсифікованості, – спеціалізації; – партнерства
2	Економічні	Революційні	1. Зміна структури собівартості. 2. Значні збитки
3	Технічні	Революційні	1. Зміна технологічного типу ТАВК. 2. Зміна технологічної динаміки ТАВК
4	Соціальні	Революційні	1. Зміна лідера. 2. Зміна керуючої команди
5	Інформаційні	Революційні	Зміна інформаційного носія

До основних організаційних причин відносяться такі зміни стратегії у бік [7]:

- горизонтальної або вертикальної інтеграції;
- диверсифікованості;
- спеціалізації бізнесу, тобто скорочення його номенклатури шляхом поділу на незалежні або напівзалежні ТАВК;
- партнерства, тобто взаємодії з партнерами шляхом створення союзів або асоціацій.

Принципово важливою економічною причиною є зміна власника, тому що це приводить до досить різких змін, нерідко пов'язаних із трансформацією. Інша економічна причина проведення трансформації – низький прибуток або прямі збитки. Обумовлене це двома обставинами: низькою рентабельністю активів (при високих обсягах продажів) або низькими обсягами продажів (при високій рентабельності активів). Для збільшення обсягів продажів здобуваються родинні ТАВК (горизонтальна диверсифікованість). Збільшують рентабельність декількома способами, головним з яких є збільшення ціни та зменшення витрат. Збільшити ціну можливо шляхом поглинання конкурентів і зменшення рівня конкуренції на авіаринку. Мінімізувати витрати також можливо за допомогою трансформації, в тому числі за рахунок скорочення трансакційних витрат [8, 9].

Технічні причини проведення трансформації – це зміна технологічного типу й типу технологічної динаміки ТАВК. Розрізняють чотири технологічні типи ТАВК: базовий, кон'юнктурна, маркетингова і технологічна атаки.

ТАВК базового типу функціонують на основі базових технологій, що рідко зазнають еволюційних змін. Зміни зазнають конструкція авіавиробів, а технологія залишається стійкою. ТАВК кон'юнктурного типу засновані на реактивній взаємодії з ринком, не мають стабільної технології й роблять вироби, що не вимагають складного освоєння. Орієнтуються на задоволення поточних запитів авіаринку. До цього типу відносяться ТАВК торгівлі, посередницькі, деякі складальні ТАВК.

ТАВК маркетинговою типу не тільки орієнтуються на поточний запит, а й намагаються заздалегідь підготувати технологію до майбутніх запитів авіаринку. ТАВК цього типу випускають авіатовари еластичного попиту.

ТАВК типу технологічної атаки виявляються в змозі не тільки еволюційно, а й стрибкоподібно змінювати технологію, випереджаючи в цьому плані конкурентів.

З визначення трансформації як революційних стрибків у життєвому циклі ТАВК випливає, що технологічний стрибок неминуче приводить до трансформації. Найбільш здатні до трансформації ТАВК «технологічної атаки». Під нову технологію створюються інноваційні ТАВК. Організація бурхливо розбудовується, приєднуючи або поглинаючи конкурентів і інтегруючись із фірмами, що забезпечують нову технологію. Технологічна динаміка характеризується такими типами технології: стабільна, технологічний дрейф, технологічний стрибок, хаотичні зміни технології, її плавні коливання й пилкоподібні зміни технології в поєднанні з технологічним дрейфом у вигляді сукупності технологічних стрибків навколо деякого тренда.

Соціальні причини проведення трансформації пов'язані зі зміною лідера й командою управлінців в тому випадку, коли новий лідер – незалежна, активна, енергійна, спрямована до успіху людина, оточена такою ж по соціально-психологічних якостях групою провідних співробітників [10].

Внутрішні інформаційні причини більш рідкі як причини трансформації. Закордонні вчені при дослідженні процесів трансформації явно віддають перевагу диверсифікованості, під якою розуміють вихід ТАВК за межі традиційних для неї сфер діяльності на нові товарні авіаринки або розвиток у рамках традиційних ринків за допомогою нової технології.

Автор у результат аналізу диверсифікованості в українській авіапромисловості встановив причини переходу ТАВК у нові сфери бізнесу. Ці причини полягають у наступному:

1. При зростанні динамізму зовнішнього середовища й підвищенні ризику бізнесу диверсифікованість дозволяє розподілити ризики на більш широкий бізнес-портфель.

2. При систематичному падінні прибутку в рамках існуючого портфеля (незважаючи на звільнення персоналу, скорочення запасів, зниження накладних витрат, цінові війни і проведення інших заходів).

3. Поява нових технологій служить поштовхом у диверсифікованості в тих випадках, коли їх ефективно використовувати можливо не на традиційному, а на новому авіаринку.

4. Використання нової технології із ціллю продовження обслуговування традиційного авіаринку, але за допомогою нового авіапродукту. Така диверсифікованість називається «пов'язана з потребами».

5. Коли вони не можуть досягти поставлених цілей у рамках наявного бізнес-портфеля в зв'язку з насиченням авіаринку, зменшенням попиту, сильною конкуренцією або старінням авіапродукції ТАВК.

6. Якщо розмір прибутку, що залишився в неї, недостатній для виконання планів по розширенню поточної діяльності.

7. Якщо це дозволить їй дістати більший прибуток, ніж простої розширення авіавиробництва.

Сучасною причиною диверсифікованості є новий для ТАВК авіаринок, в якому вона може застосовувати свої стрижневі компетенції, під якими ми розуміємо навички й здатності працівників, взаємозалежні з оригінальною технологією, з виготовленням унікальних вузлів, агрегатів, на основі яких створюють стрижневі вироби як складові частини кінцевої продукції, привабливої для споживача. Автор визначає та розрізняє специфічні родинну й неспоріднену диверсифікованості. До родинної диверсифікованості звертаються в таких випадках: обмін або спільне використання активів або навичок, тобто експорт: торговельної марки, маркетингових навичок, збутових і дистриб'юторських систем, виробничого досвіду, досліджень і розробок; економія, обумовлена масштабами авіавиробництва [11].

Неспоріднена диверсифікованість стає привабливою також у ряді випадків:

- управління й перерозподіл грошових потоків;
- збільшення норми повернення інвестицій (НПІ (ROI));
- покупка бізнесу, але за низькою ціною;
- переорієнтація організації;
- зниження ризиків шляхом операцій відразу на декількох авіаринках;
- податкові вигоди;
- придбання ліквідних активів;
- вертикальна інтеграція;
- захист від ворожих поглинань;
- інтереси вищого керівництва.

Родинна диверсифікованість означає, що нова сфера бізнесу має істотну спільність (синергізмом) із традиційними сферами діяльності ТАВК. Передбачається насамперед технологічна пов'язаність видів діяльності організації. Прикладом може служити пов'язана вертикальна і горизонтальна диверсифікованість. Перша з них поєднує кілька послідовних технологічних стадій авіавиробництва (вертикальна інтеграція) на противагу об'єднанню процесів у межах однієї стадії (горизонтальна інтеграція). Пов'язана горизонтальна інтеграція припускає проникнення ТАВК у близькі сфери діяльності, що стикаються з існуючими в рамках однієї фази авіавиробництва, що обумовлює синергізм від обміну активами, маркетинговими навичками тощо.

Розглянемо мотиви родинної диверсифікованості. Родинна диверсифікованість може розбудовуватися двома способами: по-перше, за рахунок внутрішнього розширення; по-друге, шляхом поглинання або злиття з іншою ТАВК. У першому випадку ТАВК ставить перед собою ціль експорту

активів і навичок у новий вид діяльності, а в другому випадку висувається мета об'єднання двох комплексів взаємопов'язаних активів і компетенцій, коли кожна сторона дає іншій те, чого їй не вистачає. Експорт активів і навичок включає торговельні марки, маркетингові навички, збутові й дистриб'юторські системи, виробничий досвід, науково-дослідну базу. Найпоширенішим експортованим ресурсом є торговельна марка. При наявності відомої торговельної марки процес виходу на ринок нового товару спрощується, тому що створювати поінформованість, довіру, інтерес, а також стимулювати поведінку споживача в цьому випадку значно простіше. Нерідко компанії створюють широкий диверсифікований бізнес навколо сильної торговельної марки (авіазавод «Антонов») для дрібних і середніх компаній, в яких служби маркетингу зазвичай слабкі.

Збутові й дистриб'юторські системи дають можливість ТАВК, що експортує їх з родинних організацій, активно виводити на авіаринки нові товари і послуги, що розширюють її асортименти. Але основою для входу в нову сферу бізнесу є виробничі або обробні здатності ТАВК.

Значний ефект одержують диверсифіковані ТАВК за рахунок експорту базової технології та науково-дослідницької бази в інші, приєднані до бізнес-портфелю галузі промисловості. Це нерідко приводить до прориву в нові області бізнесу. Родинна диверсифікованість веде також до ефекту масштабу. Діяльність ТАВК стає ефективною тільки після того, як вона набирає критичну масу. Це дозволяє закуповувати дороге устаткування, обновляти технологію, здійснити НДДКР, а також створювати ефективну систему збуту.

Неспоріднена (непов'язана) диверсифікованість припускає вторгнення ТАВК у будь-які сфери діяльності й випуск продукції, що не співпадає за профілем із традиційною. В цьому випадку в підрозділах ТАВК диференційовані авіаринки, ресурси, технології. Об'єктом такої диверсифікованості є насамперед капітал. Вона має на меті ефективне вкладення вільних коштів і формування корпоративного портфеля акцій. Цей вид диверсифікованості дозволяє зберігати й відновлювати баланс грошових потоків стратегічних бізнес-одиниць (СБО) ТАВК. Якщо СБО вимагають інвестицій, ТАВК може придбати або об'єднатися з «дійною короною» і за рахунок цього одержати джерело фінансування. У ТАВК, що має «дійну короону», може виникнути зворотна мета – знайти можливість для зростання і одержання майбутніх доходів. У цьому випадку вона входить у нові сфери бізнесу, тобто диверсифікується.

Важливий мотив неспорідненої диверсифікованості – збільшення норми повернення інвестицій (НПІ (ROI)) за рахунок проникнення в сфери бізнесу з гарними перспективами зростання й збільшення НПІ. Інший спосіб збільшення НПІ – придбання ТАВК за низькою ціною. В цьому випадку обсяг інвестицій відносно невеликий, а показник НПІ може бути високим. Наступний мотив диверсифікованості – можливість переорієнтації, що поглинається, здобувається в обох фірм, тому що в цьому випадку ціль придбання – радикальна зміна

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

комплексу галузей, в яких оперує ТАВК. При цьому важливо визначити фірми-«мішені», потенціал яких недооцінюється ринком і може бути розвинений після його переорієнтації. Для цього підрозділу ТАВК групують по таких категоріях:

1. Основні види бізнесу. Цей підрозділ повинен мати міцні позиції, стійкі конкурентні переваги і приносити ТАВК від 25 до 60% товарообігу.

2. Вдала диверсифікованість. СБО займають міцні позиції на привабливих авіаринках.

3. Невдала диверсифікованість. Істотна частина товарообігу ТАВК зі заниженою вартістю пов'язана з невдало диверсифікованою СБО, що негативно впливає на загальні показники діяльності.

4. Непрацюючі інвестиції – це інвестиції в цінні папери або майно, оцінюване нижче ринкової вартості.

Стрижневі види бізнесу, міцні СБО й непрацюючі інвестиції можуть коштувати набагато більше, ніж уся фірма в теперішній момент часу. Один з варіантів реалізації цієї вартості – ліквідація або продаж невдалих СБО. Інший варіант – відділення стрижневого бізнесу, який сам по собі може бути оцінений досить високо, і в цьому випадку доцільне створення нового бізнесу на базі вдало диверсифікованих СБО. Якщо оригінальний стрижневий бізнес ТАВК пов'язаний з непопулярною в інвесторів галуззю, новий бізнес може бути оцінений ними значно вище.

Невдала диверсифікованість викликає в інвесторів відчуття ризику, що призводить до недооцінки ТАВК. Зниження ризиків – не менш важливий мотив неспорідненої диверсифікованості. Залежність ТАВК від єдиної товарної лінії – ситуація ризикована, тому що падіння попиту на ці товари викличе кризову ситуацію. В цьому випадку намагаються знизити ризик шляхом входження в нові сфери бізнесу. Згладжування циклічності одержуваних ТАВК доходів із боку нового бізнесу сприяє зниженню ризиків. Податкові вигоди також приводять до злиття і поглинання неспоріднених ТАВК. ТАВК може накопичувати перехідні податкові збитки й використовувати їх з користю для себе. Стимулом диверсифікованості можуть стати й амбіції вищого керівництва ТАВК. Посилення особистої влади глави ТАВК в міру зростання обсягу продажів може стати мотивом об'єднання організацій. Недоліки неспорідненої диверсифікованості: труднощі організації, управління й

контролю; неможливість використання стратегічної відповідності, підібрати галузі з різним життєвим циклом.

На початкових етапах здійснення неспорідненої диверсифікованості це може призвести до деякого ослаблення конкурентних позицій ТАВК, оскільки з організацією нових виробництв та попадає в більшу залежність від постачальників і споживачів. Взагалі до негативних аспектів будь-якої диверсифікованості можливо віднести: ускладнення структури ТАВК у цілому, виробничого апарата, персоналу, ринків, підвищення суб'єктивізму в прийнятті стратегічних рішень [12].

Поряд із диверсифікованістю може відбуватися дезінтеграція (відмова від окремих видів виробництва і підрозділів). До неї прибігають у таких випадках:

– діяльність не є важливою і не формує конкурентні переваги, причому може бути виконана більш ефективно незалежними агентами;

– послабляється погроза зовнішнього впливу;

– підсилюється організаційна гнучкість;

– скорочується час на розробку нового продукту;

– з'являється можливість зосередитися на основному бізнесі.

На основі розглянутих вище причин (мотивів) диверсифікованості авіавиробництва виділені основні індикатори наявності передумов її здійснення ТАВК регіону. До складу індикаторів не ввійшли деякі з розглянутих причин диверсифікованості. Так, «зростання динамізму середовища» стосується більшості авіапідприємств регіону і тим самим має розмитий характер. Мотив «інтереси вищого керівництва» також неконкретний. Природно, що виділені індикатори не можуть охопити всі без винятку передумови трансформації. При оцінці доцільності трансформації, яку має намір здійснювати керівництво ТАВК, проводиться обґрунтування вирішення за схемою пошуку привабливих партнерів трансформації також за допомогою інтеграційних стратегій. При цьому можуть бути виявлені ефективні трансформації, сигнали про які не зробили експертам. У цьому випадку проводяться переговори з керівництвом відповідних підприємств про бажаність і необхідність здійснення знайдених варіантів і, у випадку їх згоди останні включаються в програму реалізації стратегії розвитку ТАВК регіону.

Таблиця 3. Додатковий перелік індикаторів інтеграційної трансформації ТАВК

№	Зміст індикатора	Вид інтеграції
1.	Можливість нейтралізувати зайвого конкурента	Горизонтальна інтеграція
2.	Можливість досягти критичної маси для одержання ефекту масштабу	
3.	Можливість одержати вигреш на взаємодоповнюваності гами товарів	
4.	Можливість одержати доступ до збутової мережі або бажаних сегментів ринку	
5.	Можливість досягати повної або часткової інтеграції галузевого ланцюжка цінностей	Вертикальна інтеграція
6.	Стабілізація або захист стратегічно важливого джерела постачання	
7.	Забезпечення доступу до нової технології, критичної для успіху діяльності ТАВК	Вертикальна інтеграція. Інтеграція «назад»
8.	Підвищення ефективності авіавиробництва й конкурентоспроможності за рахунок злиття з постачальником, що мають значні прибутки	
9.	Інтеграція з більш економічним постачальником, що й забезпечує більш висока якість авіадеталей і вузлів	Вертикальна інтеграція. Інтеграція «назад»
10.	Злиття з оптовими або роздрібними торговцями з метою зниження витрат і встановлення більш низьких цін на товари	Вертикальна інтеграція. Інтеграція «уперед»

Аналіз стратегій інтеграції дозволяє доповнити перелік індикаторів трансформації ТАВК, сформований переважно на базі диверсифікованості авіавиробництва. При цьому ми не будемо повторювати опис схем, що підтверджують вірогідність індикаторів проведення трансформації ТАВК, оскільки вони прийнятні і для додаткового інтегратора, а обмежимося тільки переліком індикаторів (табл. 3).

При виборі варіантів трансформації ТАВК перевіряється також їх цільова сумісність, тобто їх соціально-економічні результати мають лежати «у руслі» уже встановлених цілей стратегією розвитку регіональних ТАВК, регіональною політикою і стратегічним планом розвитку регіону.

У зв'язку з можливістю використання регіональних кредитів при реалізації стратегії розвитку ТАВК регіону і необхідністю визначення її впливу на регіональний бюджет необхідно розраховувати бюджетну ефективність трансформації.

Основним показником бюджетної ефективності, використаним для обґрунтування передбачених у проекті заходів регіональної фінансової підтримки, є бюджетний ефект. Бюджетний ефект (B_t) для t -го кроку здійснення проекту визначається як перевищення доходів відповідного бюджету (D_t) над витратами (T_t) у зв'язку зі здійсненням даного проекту:

$$B_t = D_t - T_t \quad (1)$$

Інтегральний бюджетний ефект B_{int} розраховується як сума дисконтованих річних бюджетних ефектів по формулі 5.1 або як перевищення інтегральних доходів бюджету (D_{int}) над інтегральними бюджетними витратами (T_{int}).

До складу витрат бюджету включаються:

- кошти, виділені для прямого бюджетного фінансування II проекту;
- кредити цін регіональних банків для окремих учасників реалізації проекту, виділені як позикові кошти, що підлягають компенсації за рахунок бюджету;
- прями бюджетні асигнування на надбавки до ринкових цін на паливо і енергосистеми;
- виплати для осіб, що залишаються без роботи у зв'язку зі здійсненням проекту (в тому числі при використанні імпортованого устаткування і матеріалів замість аналогічних вітчизняних);
- виплати по державних цінних паперах;
- державні, регіональні гарантії інвестиційних ризиків іноземним і вітчизняним учасникам;
- кошти, виділені з бюджету для ліквідації наслідків при здійсненні проекту надзвичайних ситуацій і компенсацій можливого збитку від реалізації проекту.

До складу доходів бюджету включаються:

- податок на додану вартість, спеціальний податок і всі інші податкові надходження (з урахуванням пільг) і рентні платежі даного року в бюджет з українських і іноземних ТАВК і фірм-учасників у частині, що відноситься до здійснення проекту;
- збільшення (зі знаком «мінус» – зменшення) податкових надходжень від сторонніх ТАВК, обумовлене впливом реалізації II проекту на їх фінансове становище;

- емісійний дохід від випуску цінних паперів під здійснення проекту;
- дивіденди по приналежних державі, регіонам акціям та іншим цінним паперам, випущеним з метою фінансування проекту;
- надходження в бюджет прибуткового податку із заробітної плати українських і іноземних працівників, нарахованої за виконання робіт, передбачених проектом;
- надходження в бюджет плати за користування землею, водою й іншими природними ресурсами, плати за надра, ліцензії на право проведення геологорозвідувальних робіт і т.п. у частині, що залежить від здійснення проекту;
- доходи від ліцензування, конкурсів і тендерів на розвідку, будівництво та експлуатацію об'єктів, передбачених проектом;
- погашення пільгових кредитів на проект, виділених за рахунок коштів бюджету і обслуговування цих кредитів;
- штрафи та санкції, пов'язані з проектом, за нерациональне використання матеріальних, паливно-енергетичних і природних ресурсів.

До доходів бюджету прирівнюються також надходження в позабюджетні фонди – Пенсійний фонд, фонди зайнятості, медичного й соціального страхування – у формі обов'язкових відрахувань по заробітній платі, що нараховується за виконання робіт, передбачених проектом. На основі показників річних бюджетних ефектів визначаються також додаткові показники бюджетної ефективності:

- внутрішня норма бюджетної ефективності;
- ступінь фінансової участі держави (регіону) у реалізації проекту, що розраховується за формулою

$$d = P_{int} / Z_{int} \quad (2)$$

де P_{int} – інтегральні бюджетні витрати;
 Z_{int} – інтегральні затрати проекту, що розраховуються на рівні держави й регіону.

Остаточне рішення про вибір виду трансформації ухвалюється в тому випадку, якщо воно економічно ефективне. Автор розділив усі трансформації ТАВК на види, що вимагають:

- тільки поточних витрат – об'єднання, перетворення, поділ і виділення підприємств;
- поточних витрат і інвестицій – створення й об'єднання підприємств, створення спільних підприємств і франчайзинг;
- поточних затрат, що приводять до повернення вкладених коштів: продаж частини ТАВК, роз'єднання й ліквідація підприємств.

Ефективність трансформацій, що вимагають поточних витрат, визначається по балансовому прибутку (Π) і рентабельності продажів (P_n) з таких рівнянь:

$$\Pi = B - Z, \quad (3)$$

де B – виторг від реалізації; Z – витрати;

$$P_n = \Pi / Z, \quad (4)$$

Для трансформацій, що вимагають поточних витрат і інвестицій, також розраховуються показники трансформації та визначається ефективність інвестицій. Розрахунки ефек-

тивності інвестицій проводяться методом потоку готівки. Згідно з цим методом визначається розрахункове значення чистих доходів, очікуваних до одержання на кінець кожного кроку (звичайного року) протягом усього періоду господарської діяльності, починаючи зі створення об'єкта трансформації до кінця його експлуатації, їх приведення до єдиного моменту часу (зазвичай до початку розглянутого періоду) і визначення суми наведених до єдиного моменту часу чистих доходів – сумарного економічного ефекту.

Метод потоку готівки виходить із зіставлення планованих величин надходжень і відтоків коштів. Надходження коштів містять у собі надходження від реалізації продукції; позареалізаційні доходи; збільшення основного акціонерного капіталу за рахунок додаткових емісій акцій. Відтоки – це інвестиційні витрати, включаючи витрати на формування обігового капіталу; поточні витрати; платежі в бюджет (податки й відрахування); обслуговування зовнішньої заборгованості (відсотки та погашення позик; дивідендні виплати).

Найбільш надійним є метод потоку готівки з наступним дисконтуванням касових залишків. Перерахування потоків майбутніх надходжень і платежів коефіцієнтів приведення $DF(t)$ (discount factor – фактор дисконтування). Значення цих коефіцієнтів для кожного інтервалу (кроку) планування розраховується за формулою

$$DF(t) = 1 / (1+i)^t, \quad (5)$$

де t – порядковий номер інтервалу, за умови, що за нульовий прийнятий інтервал початку здійснення проекту, тобто $DF(0) = 1$;

i – ставка порівняння, як наближене значення якої використовують усереднені процентні ставки по довгостроковим банківським кредитах.

Чистий дисконтований дохід (Net Present Value, NPV) визначається як сума поточних вступів за весь розрахунковий період, наведених до початкового кроку, або перевищення інтегральних результатів над інтегральними за затратами:

$$NPV = \sum (\Pi_t - Z_t) / (1+i)^t, \quad (6)$$

де Π_t – надходження в t -му році;

Z_t – витрати в t -му році;

i – ставка дисконту;

T – строк функціонування об'єкта.

Чисту дисконтовану вартість визначають так само, як різницю між поточною дисконтованою на базі розрахункової ставки відсотка, вартістю надходжень від інвестицій і величиною капітальних вкладень. Дисконтування проводиться з приведенням витрат і вступів у часі до року початку здійснення проекту (первісний етап).

Автор приводить зауваження до порядку здійснення дисконтування фінансових потоків на кінець кроку розрахунків, значення якого можуть бути рівні 1 місяцю, 1 кварталу або 1 року. Цей порядок розрахунків застосовується закордонними економістами для умов стабільної економіки. В умовах української економіки перехідного періоду, для якої характерні

значні темпи інфляції й висока ризикованість тривалих капітальних вкладень, а отже високі ставки дисконту, рекомендована схема розрахунків може призвести до погіршності. При високих ставках дисконту величина NPV зменшується в міру збільшення кроку розрахунків. У закордонній історії бізнесу відомий спосіб обліку розподіленого в часі характеру надходжень коштів, коли коефіцієнт дисконтування Df_i розраховується не на кінець, а на середину кроку розрахунків, що зменшує погіршність загальних розрахунків NPV. Особливо це стає актуальним у тих випадках, коли ставка дисконту збільшується на темпи інфляції за відповідний період.

Другим параметром ефективності є внутрішня норма прибутковості (Internal Rate of Return, IRR). Його також називають внутрішньою нормою доходу (прибутки). Внутрішня норма прибутковості являє собою коефіцієнт дисконтування, який при даній величині припливів готівки рівний поточній величині відтоків готівки. Це коефіцієнт, при якому поточна величина надходжень по проекту дорівнює поточній сумі інвестицій, а величина чистої поточної вартості дорівнює нулю. Показник внутрішньої норми рентабельності визначається виходячи з рівняння 5.6 методом ітеративного добору ставок дисконту (i):

$$I - \sum (\Pi_t - Z_t) / (1+i)^t = 0, \quad (7)$$

Тоді $IRR = i$, де i задовольняє рівнянню.

t – число років будівництва і експлуатації об'єкта;

Π_t – надходження в t -му році;

Z_t – витрати в t -му році;

I – сума інвестицій у проект.

При створенні нового ТАВК розраховується також точка беззбитковості і запас фінансової міцності. Точка беззбитковості розраховується за формулою:

$$K = Z_{\text{пост}} / (C_{\text{од}} - Z_{\text{пер.од}}), \quad (8)$$

де K – кількість виробів у точці беззбитковості;

$Z_{\text{пост}}$ – постійні витрати в собівартості продукції;

$C_{\text{од}}$ – ціна одиниці виробу;

$Z_{\text{пер.од}}$ – змінні витрати на одиницю виробу.

Якщо кількість товарів незначна, формула 5.8 видозмінюється:

$$K = Z_{\text{пост}} * Y_{bt} / (C_{\text{од}} - Z_{\text{пер.од}}), \quad (9)$$

де i -й товар;

Y_{bt} – питома вага i -го товару в загальному випуску.

Якщо номенклатура товарів велика, розраховується поріг рентабельності:

$$PR = Z_{\text{пост}} / OBM, \quad (10)$$

де OBM – валова маржа у відносному вираженні до виручку від реалізації.

Валова маржа розраховується за формулою

$$BM = B - Z_{\text{пер}}, \quad (11)$$

де $Z_{\text{пер}}$ – змінні витрати.

Визначено, що для реалізації ІІРТАВК регіону в системі наявних операційних представлень окрема трансформація не вирішує питання різкого підвищення ефективності авіавиробничої діяльності без паралельного запуску процесів реструктуризації.

Висновки

Таким чином, нами визначені порядок і зміст етапів процесу підготовки і проведення трансформації промислових структур, індикатори передумов і методи трансформації ТАВК регіону. Встановлено, що трансформація підприємств має проходити в рамках стратегії розвитку авіавиробничих підприємств регіону. Стадія ухвалення рішення про трансформацію територіальних авіавиробничих комплексів закінчується юридичним оформленням процесу інтеграції. Стратегічна ефективність визначає повноту виконання намічених стратегічних цілей. Тактична ефективність вимірюється показниками ефективності інвестицій. При цьому важливо встановити не тільки величину відхилень практичних результатів від проектних (планових) значень, а й їхні причини, що дозволяє внести відповідні корективи в планові та програмні документи. У зв'язку з можливістю використання регіональних кредитів при реалізації стратегії розвитку ТАВК регіону і необхідністю визначення її впливу на регіональний бюджет необхідно розраховувати також бюджетну ефективність трансформації.

Список використаних джерел

1. Новикова М.В., Решетило О.С. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища [Текст] / М.В. Новикова, О.С. Решетило // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2008. – Вип. 20. – С. 11–14.
2. Новикова М.В. Формування фінансових ресурсів для забезпечення необхідного рівня ефективності і якості виробництва та експлуатації повітряних суден [Текст] / М.В. Новикова // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2006. – Вип. 3. – С. 268–272.
3. Экономика гражданской авиации Украины [Текст]: монографія / Ю.Ф. Кулаев, В.И. Щелкунов – К.: Феникс, 2010. – 736 с.

4. Аакер Д.А. Стратегическое рыночное управление // Изд. Питер. – М.: 2011. – 496 с.

5. Коломойцев В.Е. Структурна трансформація промислового комплексу України: [монографія] / В.Е. Коломойцев. – К.: Українська енциклопедія, 1997. – 304 с.

6. Кіндзерський Ю.В. Потенціал національної промисловості: цілі та механізми ефективного розвитку: Монографія / В.В. Микитенко, Ю.В. Кіндзерський, М.М. Якубовський та ін.; НАН України; Ін-т екон. та прогноз. – К.: 2009. – 928 с.

7. Новикова М.В. Організаційно-економічне забезпечення формування ефективних умов функціонування інституту власності для підприємств авіаційного комплексу в умовах глобальних змін [Текст] / Монографія за заг. ред. Г.М. Юна // Проблеми та перспективи організації авіаційних перевезень, застосування авіації в галузях економіки та розвитку транспортних систем – К.: НАУ, 2011. – 184 с. (С. 14–30).

8. Іщук С.О. Циклічність економічних процесів: моделювання операційного циклу / С.О. Іщук // Економіка промисловості. – 2005. – №1. – С. 138–143.

9. Пельтек Л.В. Розвиток регіональної промислової політики держави: теорія, методологія, механізми [Текст]: монографія / Л.В. Пельтек. – Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2010. – 268 с.

10. Теоретические и прикладные аспекты функционирования производственного комплекса региона: монография / Науч. ред. А.И. Амоша. – Донецк: НАН Украины, ин-т эк-ки пром-ти, 2004. – 424 с.

11. Новикова М.В. Детермінанти регіональної авіапромислової політики України [Текст] / М.В. Новикова // Проблеми системного підходу в економіці Зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2012. – Вип. 41. – С. 211–218.

12. Новикова М.В. Визначення шляхів структурної перебудови авіаційної промисловості України [Текст] / М.В. Новикова, Т.В. Смітюх // Сучасні проблеми менеджменту: Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: НАУ, 2010. – С. 61–62.

О.Б. ПІРІАШВІЛІ,
с.н.с., к.е.н., Інститут економіки та прогнозування НАН України

Інституційне забезпечення процесу регіонального стратегічного управління в Україні

У статті розглядаються проблеми інституційного забезпечення процесу регіонального стратегічного управління в Україні на сучасному етапі розвитку. В процесі дослідження використано методи аналізу та синтезу, системний підхід та метод порівняльного аналізу. Обґрунтовано комплекс заходів щодо вдосконалення інституційного забезпечення процесу регіонального стратегічного управління в державі.

Ключові слова: інституціональні перетворення, інститут, процес, регіон, стратегічне управління.

В статье рассматриваются проблемы институционального обеспечения процесса регионального стратегического управления в Украине на современном этапе развития. В процессе исследования использованы методы анализа и синтеза, системный подход и метод сравнительного анализа. Обоснован комплекс меро-