

Стратегічний альянс як форма консолідації капіталу авіабудівних підприємств

У статті доведено актуальність визначення доцільної форми консолідації капіталу авіабудівного підприємства як наукоємного. Досліджено особливості здійснення консолідації капіталів авіабудівними підприємствами. Обґрунтовано доцільність використання авіабудівним підприємством консолідації капіталу у формі стратегічного альянсу. Розглянуті основні ризики, що виникають при здійсненні консолідації капіталу авіабудівними підприємствами. Надано практичні рекомендації щодо вибору форми та виду стратегічного альянсу на різних етапах створення інноваційного продукту авіабудівним підприємством.

Ключові слова: консолідація, капітал, конкурентні переваги, форма консолідації капіталу, вид консолідації капіталу, авіабудівне підприємство.

В статье доказана актуальность определения целесообразной формы консолидации капитала авиастроительного предприятия как наукоёмкого. Исследованы особенности осуществления консолидации капиталов авиастроительными предприятиями. Обоснована целесообразность использования авиастроительным предприятием консолидации капитала в форме стратегического альянса. Рассмотрены основные риски, возникающие при осуществлении консолидации капитала авиастроительными предприятиями. Даны практические рекомендации по выбору формы и вида стратегического альянса на различных этапах создания инновационного продукта авиастроительным предприятием.

Ключевые слова: консолидация, капитал, конкурентные преимущества, форма консолидации капитала, вид консолидации капитала, авиастроительное предприятие.

In the present paper, we prove the relevance of determining the appropriate form of capital consolidation as a knowledge-based aircraft manufacturer. Showing results of studies of the implementation of the capital's consolidation of aircraft building enterprises. The justification of the feasibility of using aircraft manufacturing enterprise consolidation of capital in the form of a strategic alliance. The main risks arising from the implementation of the capital during consolidation aircraft building enterprises. Practical recommendations on the choice of the form and type of strategic alliance in the various phases of product innovation aircraft manufacturing enterprise.

Keywords: capital consolidation, competitive advantages, the shape of the capital consolidation, the kind of consolidation of capital, Aircraft Company.

Постановка проблеми. Сучасні авіабудівельні підприємства достатньо часто використовують консолідацію капіталів з іншими авіабудівними та фінансовими підприємствами. Поряд з іншими факторами застосування провідними авіабудівними підприємствами консолідації капіталів наприкінці XX – на початку XXI століття сприяло потужному розвитку світового авіабудування. Використовуючи різноманітні форми консолідації, такі як створення стратегічних альянсів, концернів, консорціумів, злиття та поглинання, підприємства намагаються отримати певні конкурентні переваги на світовому ринку авіабудування. Вибір доцільної форми консолідації капіталу має важливий вплив на результат, що одержить підприємство від здійснення угоди. Сучасний незадовільний економічний стан переважної більшості підприємств авіапромислової галузі України, здійснення ними невдалих угод щодо консолідації капіталів, а також існуючий інтерес з боку іноземних компаній щодо здійснення поглинань – усе це обґрунтовує актуальність визначення доцільності потенційної консолідації. У зв'язку з цим виняткової актуальності набуває дослідження особливостей здійснення консолідації капіталу авіабудівних підприємств.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Різноманітні форми консолідації капіталу підприємств досліджуються такими вченими, як Н. Кизим, В. Костицький, М. Лучко, Б. Мільнер, В. Новицький, О. Плотніков, О. Рогач, В. Рокоча, С. Удовік, М. Шимаї [1–6] та ін. Визначенню економічної доцільності об'єднання підприємств присвячено праці таких науковців, як М.О. Кизим, Р.В. Шуляр [2, 7] та ін. Дослідженням діяльності провідних виробників на світовому ринку авіабудування займаються С. Бочаров, Г.А. Кривов, А. Кулешов, А. Лауль, В. Матвиенко, А. Щербак, Т. Щередина [8–11] та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Існує реальна потреба в дослідженні особливостей консолідації капіталу авіабудівними підприємствами та визначенні доцільної форми консолідації.

Актуальність наукового дослідження пов'язана з визначенням доцільної форми консолідації капіталу авіабудівного підприємства як наукоємного. Тому **метою статті** є ознайомлення з результатами розроблених практичних рекомендацій щодо застосування стратегічного альянсу як форми консолідації капіталу авіабудівних підприємств.

Виклад основного матеріалу. Особливістю здійснення консолідації капіталу авіабудівним підприємством є те, що воно є наукоємним і насамперед досягає вищих результатів у своїй діяльності через створення інноваційного продукту. То-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

му основним мотивом щодо здійснення консолідації для авіабудівного підприємства є одержання синергійного ефекту.

Враховуючи переваги та недоліки різних форм консолідації капіталу, а також досвід здійснення консолідації капіталу провідними авіабудівельними підприємствами світу, вважаємо, що найбільш доцільною формою консолідації капіталу для авіабудівних підприємств (як для наукоємних) є створення стратегічного альянсу (СА). Стратегічний альянс як форма інтеграції різних видів капіталу об'єднує господарюючі суб'єкти не на основі права власності, а на основі договірних зобов'язань, що обумовлені відповідними угодами про співробітництво в різних галузях.

Віддання переваги, серед інших форм консолідації капіталу, на користь створення стратегічних альянсів обумовлено такими міркуваннями. У сфері наукоємного виробництва стратегічні альянси надають можливість підприємствам-учасникам одержувати конкурентні переваги за рахунок доступу до різноманітних ресурсів партнерів по консолідації (капіталу, технологій, людських ресурсів, нових ринків). Це дозволяє зосередити зусилля на інноваціях та уникнути відставання у технологічному плані, що може виникнути при застосуванні інших, менш гнучких форм консолідації (наприклад, державного концерну).

Основною метою наукоємних підприємств при створенні стратегічного альянсу є розширення своїх технологічних та операційних можливостей. Об'єднання у стратегічний альянс надає можливість за короткий час підвищити продуктивність праці, не витрачаючи власні ресурси. Отже, підприємства – учасники стратегічних альянсів отримують можливість сконцентруватися на інноваціях, що, своєю чергою, сприятиме підвищенню їхньої конкурентоспроможності. Окрім цього, стратегічні альянси створюються на договірній основі, а не на основі права власності, і тому підприємства-учасники не втрачають свою стратегічну самостійність і для них пріоритетними є власні інтереси.

Залежно від мети, що прагнуть досягти підприємства, стратегічний альянс може укладатися в різних видах. У науковій літературі [2, с. 64–65] виділяють такі види стратегічних альянсів, як горизонтальні, вертикальні, з дистриб'юторами або замовниками, споріднені диверсифіковані та перспективні диверсифіковані. Види стратегічних альянсів та їхню коротку характеристику показано у табл. 1.

Особливістю управління стратегічним альянсом є паритет сторін в управлінні, контролі за діяльністю підприємства та у стратегічному плануванні. Паритет в управлінні дозволяє кожному з партнерів діставати найбільшу вигоду від спільної діяльності та сприяє розвиткові ділового співробітництва.

Якщо стратегічно передбачається співпраця на довгострокову перспективу, така форма консолідації капіталу, як стратегічний альянс, може розглядатися як випробна форма, метою якої є визначення певного оптимального співвідношення між стратегічною потребою у взаємозалежності та збереженні автономності партнерів.

Звичайно, стратегічний альянс як форма консолідації капіталу не є досконалою. При здійсненні стратегічного альянсу, особливо в наукоємній галузі, виникають ризики передачі власних технологій партнеру – конкуренту та їх несанкціоноване використання. Також до ризиків при здійсненні консолідації капіталу авіабудівними підприємствами можна віднести такі:

1) політичні ризики – обумовлені міжнародним характером консолідації капіталу, можуть виникнути як у вітчизняних, так і у іноземних підприємств, з якими відбувається консолідація. Наприклад, політичні ризики для авіабудівних підприємств України пов'язані насамперед із постійною зміною курсу роботи держави загалом та зміною підтримки промислових підприємств, зміною податкового, інвестиційного, валютного законодавства та ін.;

2) ринкові ризики – обумовлені ринковою невизначеністю (наприклад, зміною відсоткових ставок за кредитами та депозитами) та можливими відмовами від спільної діяльності підприємств, що беруть участь у консолідації, та ін.;

3) організаційні ризики – обумовлені консолідацією великої кількості підприємств, що беруть участь у проекті;

4) виробничо-технічні ризики – обумовлені збоями в діяльності і можливими втратами при впровадженні нових технологій.

Для мінімізації ризиків авіабудівного підприємства, що виникають при консолідації капіталу, пропонуємо:

1) проводити заходи щодо відбору підприємств – учасників консолідації з врахуванням специфіки країни – базування даного підприємства;

2) детальне прогнозування необхідних витрат та інвестицій, що виникнуть при проведенні консолідації;

Таблиця 1. Коротка характеристика основних видів стратегічних альянсів (СА) підприємств [складено автором за 2, с. 64–65]

Види СА	Коротка характеристика
Горизонтальні СА	Складаються між підприємствами з однаковим ступенем виробничого процесу та/або між тими, що виробляють однорідні товари та послуги
Вертикальні СА	Складаються з постачальниками комплектуючих виробів та послуг, з підприємствами, що знаходяться на різних вертикально взаємопов'язаних ланках виробничого процесу
СА з дистриб'юторами або замовниками	Довгострокове співробітництво з дистриб'юторами або з основними споживачами продукції партнерів СА
Споріднені диверсифіковані СА	Складаються між підприємствами, що виробляють взаємодоповнюючі та взаємозамінні товари та послуги
Перспективні диверсифіковані СА	Складаються між підприємствами, що діють у первісно не пов'язаних між собою галузях, між якому потенційно може бути або вже відбувається, як правило, через інновації, нівелювання кордонів

3) прогнозний розрахунок отриманих вигод від здійснення консолідації, в тому числі і песимістичний прогноз.

Залежно від того, який економічний ефект бажано досягнути при здійсненні консолідації капіталу у формі стратегічного альянсу, обирається певний вид стратегічного альянсу. Вибір на користь того чи іншого виду стратегічного альянсу залежить від того, на якому етапі створення продукту знаходиться підприємство.

Підприємства авіабудівної галузі, як і будь-які інші наукоємні підприємства, у своєму розвитку проходять декілька етапів створення інноваційного продукту, а саме:

1) етап досліджень та розробки інноваційного продукту (етап НДДКР);

2) етап підготовки та налагодження виробництва інноваційного продукту;

3) етап безпосереднього виробництва інноваційного продукту;

4) етап реалізації інноваційного товару.

На кожному з цих етапів перед підприємством виникають певні проблеми. Виходячи з потреби вирішення цих проблем і мотивуючись досягненням визначеного економічного ефекту від здійснення консолідації, підприємство обирає певний вид стратегічного альянсу (табл. 2).

Отже, на етапі дослідження та розробки продукту, а також на етапі підготовки та налагодження виробництва перед підприємством постають питання нестачі знань та інформації. В такому випадку доцільно використовувати створення стратегічного альянсу з лідером у галузі наукових розробок та/або виробництва. Це дозволить підприємству отримати необхідну базу для зниження витрат виробництва та збільшення прибутку. Таким чином, на даному етапі створення інноваційного продукту доцільно віддавати перевагу до консолідації капіталу у формі стратегічного альянсу горизонтального виду.

Консолідації капіталу у формі стратегічного альянсу горизонтального виду сприяє зниження невизначеності попиту (наприклад, шляхом створення стратегічного альянсу з конкурентами). В результаті скоротиться кількість конкурентів у галузі за рахунок встановлення контролю над одним з них. Укладання стратегічного альянсу з конкурентом знижує конкурентну невизначеність, за якої дії одного з конкурентів у певній галузі мають безпосередній та значний вплив на ринкові позиції інших підприємств у цій галузі.

На етапі безпосереднього виробництва та реалізації продукції доцільно обрати вертикальний вид стратегічного альянсу. Наприклад, якщо підприємство випускає спеціалізовану продукцію (авіоніку лише для певної марки літаків), кількість потенційних споживачів буде невеликою, а контроль над збутом продукції – заслабким. Застосовуючи вертикальний вид консолідації капіталу (наприклад, шляхом укладання стратегічного альянсу з потенційними споживачами продукції даного підприємства), виникає можливість збільшити рентабельність свого підприємства та нейтралізувати коливання попиту. Забезпечення можливості прогнозування попиту досягається за рахунок отримання стабільності у господарських взаємовідносинах та забезпечення гарантованого попиту. Також на етапі реалізації інноваційного товару для промислового підприємства доцільною є консолідація з посередницькими структурами (партнерами в інших галузях), тобто здійснення діагонального стратегічного альянсу.

Для авіабудівного підприємства потенційними партнерами по консолідації капіталу можуть бути інші авіабудівельні підприємства, двигунобудівні підприємства, підприємства – виробники бортових систем, підприємства – виробники агрегатів планера, виробники вузлів планера та компонентів бортових систем, виробники деталей та півфабрикатів – компонентів літаків. У даному випадку консолідуватися може весь виробничий капітал підприємств: виробничі потужності, інтелектуальний капітал, фінансовий капітал та ін. Також потенційним партнером при здійсненні консолідації капіталу для авіабудівельного підприємства можуть стати банківські та небанківські установи. Причому консолідуватися буде фінансовий капітал і як форму здійснення консолідації буде обрано фінансово-промислово групу.

Висновки

На основі проведеного дослідження особливостей консолідації капіталу авіабудівного підприємства як наукоємного та враховуючі сучасний стан авіабудівної галузі України визначено доцільним застосування стратегічного альянсу як форми консолідації капіталу. Розглянуті основні ризики, що виникають при здійсненні консолідації капіталу авіабудівними підприємствами. Надано практичні рекомендації щодо вибору виду стратегічного альянсу на різних етапах створення інноваційного продукту авіабудівним підприємством

Таблиця 2. Вибір форми та виду стратегічного альянсу (СА) на різних етапах створення інноваційного продукту авіабудівним підприємством

Етап створення інноваційного продукту	Проблеми підприємства на даному етапі	Доцільна форма консолідації капіталу	Доцільний вид консолідації капіталу
1. Дослідження та розробка інноваційного продукту (етап НДДКР)	Нестача знань та інформації	СА з підприємством – лідером у галузі наукових розробок	Горизонтальний
2. Підготовка та налагодження виробництва інноваційного продукту	Нестача знань та інформації	СА з підприємством – лідером у галузі виробництва	Горизонтальний
3. Виробництво інноваційного продукту	Низький попит на продукцію; коливання попиту; мала кількість покупців	СА з підприємством – споживачем продукції	Вертикальний
4. Реалізація інноваційного товару	Просування товару на ринку	СА з посередницькими структурами (партнерами в інших галузях)	Діагональний

ством. Зроблений аналіз може бути використано для надання рекомендацій щодо впровадження механізму консолідації капіталу у діяльність авіабудівельних підприємств України.

Список використаних джерел

1. Костицький В.В. Закон перманентної концентрації капіталу: Економічна історія та українські реалії. [Текст] / В.В. Костицький. – К.: Ін-т законодавчих передбачень і правової експертизи, 2003. – 198 с.
2. Кизим Н.А. Концентрация и интеграция капитала. [Текст] / Н.А. Кизим. – Х.: Бизнес Информ, 2000. – 102 с.
3. Рокоча В., Плотніков О., Новицький В. та ін. Транснаціональні корпорації: навч. посібник [Текст] / В.Рокоча. – К.: Таксон, 2001. – 304 с.
4. Шимаи. М. Роль и влияние транснациональных корпораций в глобальных сдвигах в конце XX столетия [Текст] / М.Шимаи // Проблемы теории и практики управления. – 1999. – №3. – С. 36–42.
5. Рогач О. Міжнародні інвестиції: Теорія та практика бізнесу транснаціональних корпорацій: Підручник. [Текст] / О. Рогач – К.: Либідь, 2005. – 720 с.
6. Удовик С.Л. Глобализация: семиотические подходы [Текст] / С.Л. Удовик – М.: «Рефл – бук». – К.: «Ваклер», 2002. – 480 с.

7. Шуляр Р.В. Економічна оцінка та управління процесами злиття підприємств: автореф. дис. ... кандидата ек. наук 08.06.01 [Текст] / Шуляр Р.В. – Львів. – 2003. – 23 с.

8. Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Щербак А.А., Щередина Т.Н. Гражданское самолетостроение в начале XXI столетия. Деятельность ведущих мировых производителей [Текст]: монография / Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Щербак А.А., Щередина Т.Н. – К.: КИТ, 2008. – 168 с.

9. Бочаров С. Формирование интегрированных структур в авиационной промышленности России [Текст] / Бочаров С. // Авиационная промышленность. – 2007. – №3. – С. 56–60.

10. Лауль А. Гражданский сектор авиационной промышленности – условия паритета для продукции отечественных предприятий [Текст] / Лауль А. // Авиационная промышленность. – 2005. – №2. – С. 17–19.

11. Кулешов А. Методологические основы формирования конкурентных преимуществ российской авиационной техники на этапах жизненного цикла [Текст] / Кулешов А. // Диссертация на соискание ученой степени доктора технических наук. – М. – 2005. – 207 с.

В.А. ПАМАЗАНОВ,
аспірант, Інститут економіки та прогнозування НАН України

Визначення факторів, що впливають на перспективи імпорту природного газу з різних джерел в Україну (з урахуванням ризиків для енергетичної безпеки)

У статті розглянуто основні аспекти дефіциту природних енергетичних ресурсів в країні. У зв'язку з тим що в структурі паливно-енергетичного балансу країни переважає використання природного газу, джерела якого знаходяться поза державними межами, Україна вимушена вдаватися до заходів відносно диверсифікації джерел і шляхів надходження цього енергоносія. Досліджено основні проблеми диверсифікації постачання природного газу і запропоновано шляхи їх вирішення.

Ключові слова: природний газ, енергетична безпека, імпорт, диверсифікація.

В статье рассмотрены основные аспекты дефицита природных энергетических ресурсов в стране. В связи с тем что в структуре топливно-энергетического баланса страны преобладает использование природного газа, источники которого находятся вне государственных пределов, Украина вынуждена осуществлять мероприятия по диверсификации источников и путям поступления этого энергоносителя. Исследованы основные про-

блемы диверсификации поставок природного газа и предложены пути их решения.

Ключевые слова: природный газ, энергетическая безопасность, импорт, диверсификация.

In the article are considered the basic aspects of deficit of natural gas resources in a country. In connection with that the use of natural gas, sources of that are out of state limits, prevails in the structure of energy balance of country, Ukraine forces succeeded to the measures in relation to diversification of sources and ways of receipt of this power medium. The basic problems of diversification of supply of natural gas are investigated and offered ways of their decision.

Keywords: natural gas, energy sabeti, import, diversification.

Постановка проблеми. Для незалежних держав, до яких належить Україна, одним із найбільш пріоритетних завдань є створення надійної системи економічної безпеки з метою ефективного захисту національних інтересів.