

РОЗДІЛ 3

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 656.71(045)

Дяченко Т. А.

Національний авіаційний університет

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Исследованы вопросы формирования новой организационной системы, способной эффективно осуществлять политику создания и продвижения украинской авиатехники на потенциальные рынки, привлекать необходимые для этого ресурсы и управлять ими. Несмотря на наличие значительного потенциала в авиационной отрасли, Украина имеет значительные финансовые проблемы. Кластеризация и использование соконкурентных стратегий позволит в будущем занять достойное место среди участников рынка авиационных перевозок.

Ключевые слова: конкурентоспособность, авиационная отрасль, авиаперевозки, авиационный кластер, соконкурентные стратегии.

Постановка проблемы. Авиационная отрасль относится к отраслям с высокой долей добавленной стоимости, где широко используются достижения научно-технического прогресса, это один из эффективных рычагов воздействия на развитие национальной экономики. Авиационная промышленность влияет на общую экономическую стабильность государства и на ее национальную безопасность.

Изучение зарубежного опыта и теорий конкуренции и конкурентоспособности пока еще не позволяет адекватно отразить процессы их взаимодействия и взаимосвязи. Поскольку процесс взаимодействия между конкурентами выражается в форме конкурентной борьбы, то необходим адекватный для определения степени зрелости рыночных отношений конкурентный механизм, который обеспечивал бы успех в ходе данной борьбы. Этим механизмом является конкурентоспособность производимой отраслью продукции, в частности авиационной техники, которая имеет определенный уровень успеха или неудач на рынках ее сбыта в конкретных экономических условиях. Изменения, произошедшие в последнее десятилетие, требуют новых подходов к формированию конкурентоспособности авиационной отрасли.

В современных условиях большое внимание уделяется вопросам конкурентоспособности продукции, что является обязательным и важным условием заключения сделок при ее реализации, тем более, что реализация продукции и изделий такой наукоемкой отрасли экономики, как авиационная, имеет свои специфические особенности при исследовании техники гражданского или военного назначения.

Анализ последних исследований и публикаций. Международные аспекты регулирования конкурентоспособности исследовались в трудах зарубежных ученых, таких как: П. Друкер, Ф. Котлер, Ж. Ламбен, М. Мескон, М. Портер, Ф. Хедоури, Э. Чемберлин. Организационно-экономические аспекты формирования и обеспечения конкурентоспособности предприятий и продукции в современных условиях нашли свое отражение в работах Г. Азоева, П. Завьялова, Г. Клейнера, А. Селезнева, Р. Фатхутдинова и других ученых. Экономика авиационной промышленности и отраслей

производства сложной наукоемкой технической продукции представлена в работах А. Бакланова, С. Бодрунова, А. Варшавского, П. Нечаева, И. Самойлова, И. Фролова и других. Вопросы развития международного рынка пассажирских авиаперевозок подробно рассмотрены в трудах зарубежных авторов Дж. Бизиньяни, Р. Доганиса, П. Демпси, Дж. Рассела и других.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. В данных работах не в полной мере определены требования к конкурентоспособности, предъявляемые к авиакомпаниям в условиях растущей экономической и политической нестабильности.

Целью статьи является рассмотрение вопросов конкуренции и конкурентоспособности авиационной отрасли в системе приоритетов реализации европейского вектора экономического развития страны.

Изложение основного материала исследования. Организации, развивающие свои конкурентные преимущества, конкурируя и создавая свои ниши, формируют соконкурентную среду – совокупность взаимодействующих между собой коммерческих организаций, реализующих разные конкурентные стратегии.

Как известно, авиационная промышленность является отраслью высокотехнологического сектора, которая обладает потенциалом «интеллектуализации» структуры ВВП, отхода от сырьевой модели развития экономики страны. Поэтому стабильная работа этой отрасли создает предпосылки для сохранения и развития целого ряда других высокотехнологичных отраслей промышленности ввиду большой длины и разветвленности технологических цепочек, образующихся в процессе создания современной авиатехники.

Важной социальной функцией авиационной и смежных с ней отраслей промышленности является обеспечение сохранения высококвалифицированных рабочих мест в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, на производстве и в вузах.

Преодоление кризиса в авиапромышленности и становление ее как конкурентоспособной и саморазвивающейся отрасли обуславливают необходимость изменения концептуального под-

хода и системы управления авиастроительными проектами и необходимыми для их реализации ресурсами. Именно поэтому возникает необходимость в решении четкой и реалистичной продуктовой политики, обеспечивающей достижение ожидаемого результата; формирования новой организационной системы, способной эффективно осуществлять политику создания и продвижения украинской авиатехники на потенциальные рынки, привлекать необходимые для этого ресурсы и управлять ими. Следует отметить, что продаваемая на международном рынке продукция отечественной авиапромышленности позволит Украине быть в рядах мировых авиастроительных государств.

Достойное участие на мировом рынке обеспечит только качественно новый продукт и радикальная перестройка системы продаж. Исходя из этого, продуктовая стратегия в гражданском авиастроении предусматривает поддержание и развитие существующего потенциала и компетенций путем поддержки продаж освоенных моделей авиатехники и их модификаций, а также содействие проектированию и производству нового продукта; участие в международных кооперационных проектах.

Реализация международных кооперационных проектов предусматривает участие в международных кооперационных проектах на всех стадиях, от проектирования до послепродажного обслуживания, что позволит повысить эффективность использования центров компетенции украинского авиапрома, будет способствовать интеграции в современную международную технологическую кооперацию.

Формирование новой организационной системы отрасли и управление созданием конкурентоспособной продукции включает в себя корпоративное звено, а также звено государственного управления, реализующего функции государственного заказчика и собственника государственных активов. Оба элемента системы управления отраслью требуют радикальных изменений.

Необходимость изменений в корпоративном звене обусловлена тем, что глобальная конкуренция на мировом авиарынке, где сложилась олигополия крайне ограниченного числа авиапроизводителей, требует объединения авиастроительных активов и бизнесов в ограниченное число достаточно крупных финальных компаний, включающих в себя исследовательские, разрабатывающие, производящие, сбытовые и обслуживающие эксплуатацию продуктов подразделения. Именно в этом случае использование соконкурентных стратегий в авиационной отрасли позволит достичь определенного положения на международном авиарынке услуг.

Необходимо отметить, что изменение структуры мировой экономики и ее глобализация, рост мировой туристической отрасли – основные причины роста пассажиропотока авиационного транспорта. Рост влияния мировых корпораций в различных отраслях экономики, практика переноса части производств из Европы и США в страны с более дешевой рабочей силой, прежде всего, в Азию все это требует расширения транспортных связей, в первую очередь авиационных, между различными регионами мира. Именно авиационный транспорт, благодаря самой высокой среди остальных видов транспорта скорости, стал основным при выборе вариантов поездок для сотрудников мировых корпораций, чьи филиалы расположены в различных частях земного шара [5, с. 51].

Конкурентоспособность как свойство проявляется у разных экономических объектов и на различных уровнях хозяйствования. Так, конкурентоспособность каждого товара проявляется на рынке аналогичной продукции, у предприятия – по отношению к другим предприятиям той же отрасли, у отрасли национальной экономики – по сравнению с аналогичными отраслями зарубежных стран, у национальной экономики определенной страны – по отношению к экономике других стран.

Если конкурентоспособность отрасли рассматривать сквозь призму кластеров (сконцентрированной по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу), то конкурентные преимущества предприятий в рамках кластера определяются:

- во-первых, привилегированным, более дешевым доступом предприятий к специализированным факторам производства (оборудование, бизнес-услуги, персонал) по сравнению с отдельными локальными предприятиями. Это делает предприятия кластера более эффективными в компоновке факторов производства по относительно низким закупочным ценам и гарантирует сбыт и низкие материально-производственные запасы;

- во-вторых, доступом к широким знаниям по маркетингу и используемым в отрасли технологиям, которые лучше организованы и требуют меньших затрат внутри кластера, что позволяет предприятиям работать более продуктивно и выходить на передовой уровень производительности;

- в-третьих, взаимной дополняемостью между видами деятельности участников кластера при координации их усилий, а также при общем стремлении к совершенствованию, что существенно повышает качество и эффективность деятельности предприятий кластера.

Для воздушных перевозок Украины характерна большая, по сравнению с другими видами транспорта, сезонная неравномерность. Их объем растет, начиная с апреля и до августа включительно. Среднее расстояние авиаперевозок превышает 1 тыс. км.

Стоит подчеркнуть, что Украина первая среди стран СНГ внедрила механизм *Twining* – «Гармонизация законодательных норм и стандартов Украины с законодательными нормами и стандартами ЕС в сфере гражданской авиации». Это механизм трансформации и адаптации к требованиям ЕС систем государственного управления стран-кандидатов ЕС. Он помог в адаптации авиационного законодательства Украины к требованиям Европейского Союза. Проект дрился с сентября 2007 до июня 2009 г. Были разработаны подробный план действий по имплементации европейских правил безопасности полетов, включающая график имплементации и контрольные критерии, которые позволят следить за его внедрением, а также описание переходного периода и переходные положения. Основной целью проекта было принятие и имплементация Общих авиационных правил (*Joint Aviation Requirements (JARs)*).

Авиационная промышленность западных стран сегодня фактически работает в условиях дуополии, когда рынок производителей поделен между двумя доминирующими корпорациями Airbus и

Boeing по производству магистральных воздушных судов.

Особенность оценки конкурентоспособности гражданских воздушных судов заключается в определении их функционального предназначения в конкретных условиях эксплуатации. Конкурентоспособность может оцениваться с позиций производителя, компании-эксплуататора и пассажира.

Особое внимание при анализе гражданских воздушных судов обращается на параметры комфортности для пассажиров, удобства их обслуживания в полете со стороны членов экипажа, есть отличия в обеспечении безопасности полетов, предъявляются повышенные требования к экономичности, техническому обслуживанию, экологичности и интенсивности их эксплуатации.

В условиях глобального экономического и финансового кризиса, рынок продукции гражданского, а тем более военной авиации остается перспективным. Несмотря на наличие значительного потенциала в области, последние годы Украина имеет значительные финансовые проблемы с развитием авиационной промышленности и продвижением ее на мировые рынки. Решение этих проблем требует государственной поддержки.

Лидерами в области самолетостроения есть два крупнейшие авиационные заводы (Киевский государственный авиационный завод «Авиант» и Харьковское государственное авиационное производственное предприятие) и разработчик уникальных технологий (известный АНТК им. Антонова) плодотворно сотрудничают уже более 70 лет. Результатами их сотрудничества стало производство серии самолетов «Ан»: от Ан-2 в Ан-148. «Антонов» – всемирно известный бренд региональных пассажирских, транспортных и военно-транспортных самолетов малого, среднего и тяжелого классов. Еще никто в мире не создал самолетов, равных «Мечты» (Ан-225) и «Руслану» (Ан-124) и никому не удалось изготовить такую серию региональных турбовинтовых пассажирских самолетов, которыми являются Ан-24. По оценкам экспертов, сегодня самолеты серии «Антонов» эксплуатируются в 42 странах мира.

В структуре ГК «Укроборонпром» планируется создание авиационного кластера, основой которого станет ГП «Антонов». Авиакластер в структуре госконцерна позволит сделать авиационную отрасль Украины более привлекательной для мировых партнеров, улучшить кооперацию внутри страны, наладить международную дистрибуцию и построить систему эффективного управления. «Антонов» – это мощный бренд, известный во всем мире. В частности, у «Антонова» есть большой потенциал стать едва ли не монополистом на мировом рынке грузовой авиационной техники. В сфере расширения своей деятельности также планируется создание авторизованных сервисных центров в Латинской Америке, Азии и Африке. Их цель – обеспечение эффективной поддержки самолетов «Антонов» и технического сопровождения через единый центр техобслуживания. Реализация программы повысит маркетинговую привлекательность самолетов «Антонов» для рынков этих стран и повысит спрос на них.

Государственный концерн «Укроборонпром» планирует в 2020 г. максимально соответствовать стандартам Организации Североатлантического договора (НАТО) и продолжить разработки современной техники, для чего будет привлекать зарубежных партнеров.

Авиационный рынок достаточно насыщен, конкурируют на нем между собой не отдельные компании, а авиационные державы. Украина в производстве крупных и средних пассажирских самолетов конкурирует с лидерами мирового рынка Boeing и Airbus. В сегменте производства грузовых и региональных пассажирских самолетов основными украинскими конкурентами являются бразильская Embraer, канадская Bombardier, испанский CASA, итальянско-американская Lockheed Alenia и российская компания «Гражданские самолеты Сухого».

Современное состояние авиапромышленности Украины находится в кризисном состоянии. За последние годы резко ухудшилась ситуация на рынке, изношенность основных фондов достигла критического уровня. В настоящее время имеющийся потенциал используется не в полной мере, поскольку авиационная отрасль находится под влиянием растущих проявлений системного кризиса. Это касается практически всех важнейших составляющих авиационной отрасли от авиастроения, авиационных перевозок до транспортной инфраструктуры. В связи с этим, особенно актуальным является анализ причин сложившейся ситуации и разработка научно-обоснованных предложений, касающихся поиска механизмов оптимизации работы отрасли.

Существуют определенные проблемы, которые необходимо решить, поскольку от этого зависит дальнейшая судьба авиационной отрасли Украины (см. рис. 1). К категории экономических проблем технического характера относится большая группа технических проблем, решение которых связано с существенными расходами государства, авиакомпаний и международных организаций гражданской авиации.

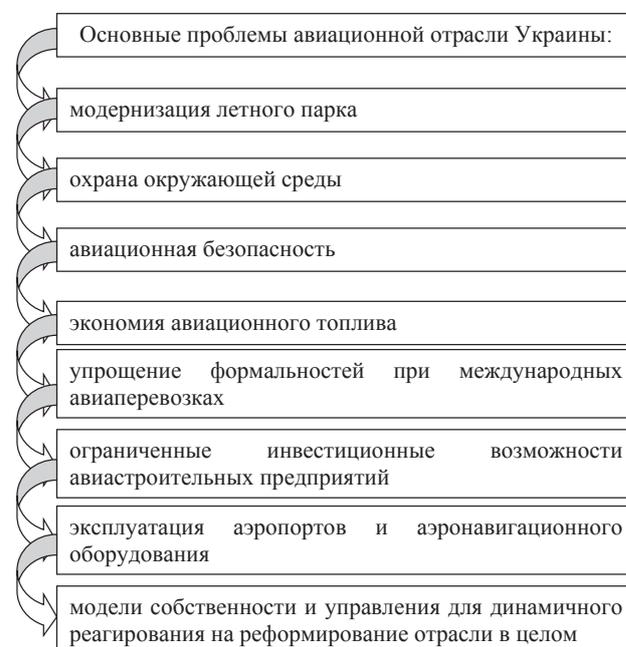


Рис. 1. Основные проблемы авиационной отрасли Украины

Среди таких трудностей, в первую очередь, необходимо выделить модернизацию летного парка, охрану окружающей среды, авиационную безопасность, экономию авиационного топлива, упрощения формальностей при международных авиаперевозках, а также проблему эксплуатации

аэропортов и аэронавигационного оборудования и другие технические проблемы, которые оказывают влияние на развитие гражданской авиации.

Эти проблемы нельзя назвать сугубо техническими или сугубо экономическими, поскольку в их решении важное значение имеют и политические моменты, которые обязательно должны учитываться при анализе решения названных проблем. Модернизация летного парка требует от государства и авиакомпаний значительных финансовых ресурсов. Научно-технический прогресс вынуждает к ускорению обновления основного учредительства, и в первую очередь самолетного парка и наземных средств. Кроме того, необходимость поддержки высокого уровня конкурентоспособности заставляет авиакомпании отказываться от еще пригодных к эксплуатации старых типов самолетов и закупать самолеты третьего и четвертого поколений реактивной техники. Модернизация парка воздушных судов требует огромных капитальных вложений, что связано с постоянным удорожанием авиационной техники.

Выводы. Учитывая потенциальные возможности украинской авиационной промышленности,

необходимо отметить, что участие государства в поддержке этой отрасли является необходимым условием ее дальнейшего развития. Плановая программная поддержка промышленности государства – принципиальная позиция по укреплению ее конкурентоспособности. Органы государственного управления должны гарантировать риски разделенного партнерства по всему спектру развития украинской авиационной промышленности, что будет способствовать развитию отрасли.

Создавая авиационную технику, необходимо решать вопросы комплексного ее использования в общей транспортной системе государства, формируя воздушные перевозки в стране через несколько крупных операторов-авиакомпаний и аэроузлов с соблюдением государственных интересов.

Также следует отметить, что внедрение кластеризации в авиационной отрасли и развитие при этом соконкурентных стратегий позволит в недалеком будущем занять достойное место среди участников рынка авиационных перевозок. Нельзя упустить Украине шанс возрождения конкурентоспособности авиационной отрасли.

Список литературы:

1. Друкер П. Бизнес и инновации / П. Друкер. – М. : Вильямс, 2007. – 432 с.
2. Азоев Г. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г. Азоев. – М. : Центр экономики и маркетинга, 1996. – 208 с.
3. Бордунов В. Международное воздушное право: многостороннее регулирование / В. Бордунов. – М. : Научная книга, 2007. – С. 115–118.
4. Портер М. Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран / М. Портер. – М. : МО, 1993. – 896 с.
5. Веселова Е. Проблемы и особенности конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок / Е. Веселова // Мировой опыт модернизации национальных экономик и российская практика : сборник статей / Е. Веселова ; под общ. ред. А. Абалкиной, Н. Лукьяновича. – М. : МАКС Пресс, 2012. – С. 51–59.
6. Конкурентоспособность российских компаний на международных рынках пассажирских авиаперевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://fa.ru/dep/ods/autorefs/Dissertations.pdf>

Дяченко Т. О.

Національний авіаційний університет

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Резюме

Досліджено питання формування нової організаційної системи, здатної ефективно здійснювати політику створення і просування української авіатехніки на потенційні ринки, залучати необхідні для цього ресурси та керувати ними. Незважаючи на наявність значного потенціалу в авіаційній галузі, Україна має значні фінансові проблеми. Кластеризація й використання соконкурентних стратегій дасть змогу в майбутньому зайняти гідне місце серед учасників ринку авіаційних перевезень.

Ключові слова: конкурентоспроможність, авіаційна галузь, авіаперевезення, авіаційний кластер, соконкурентні стратегії.

Diachenko T. O.

National Aviation University

WAYS TO IMPROVE THE COMPETITIVENESS OF UKRAINES AVIATION INDUSTRY

Summary

The problems of formation of a new organizational system that can effectively implement policy creation and promotion of Ukrainian aircraft to potential markets, attract the necessary resources and manage them. Despite the significant potential in the aviation sector, Ukraine has significant financial problems. Clustering and use competitive strategies will in future occupy a worthy place among the participants of the market of air transportation.

Key words: competitiveness, the aviation industry, airlines, aviation cluster, co-competitive strategies.