

УДК 336.114(629.7.043)

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ В АВІАКОСМІЧНІЙ ГАЛУЗІ

Ричка М.А.

Національний авіаційний університет (м. Київ)

Викладено сутність теоретичних засад фінансових ресурсів авіакосмічної галузі. Значна увага приділяється тенденціям світової фінансової глобалізації. Управління фінансовими ресурсами авіакосмічної галузі є однією з найактуальніших проблем вітчизняної економічної науки та практики.

The author has expounded the theoretical principles essence of aerospace industry financial resources. Considerable attention is paid to the tendencies of the world financial globalization. The financial resources management of aerospace industry is one of the most actual domestic economic science and practice problems.

Актуальність проблеми обраної теми полягає у зростанні ролі управління фінансовими ресурсами авіакосмічної галузі в процесі розвитку світової економіки. Присутність досить стійких тенденцій міжнародного руху капіталу, де глобалізація та разом з тим національне визнання економіки виокремлює значне місце акумулювання фінансових ресурсів саме в авіакосмічній галузі. Це зумовлює поглиблення інтересу до вивчення цієї галузі наукових знань – управління фінансовими ресурсами авіакосмічної галузі.

Аналіз останніх наукових досліджень. Світові теоретичні засади управління фінансовими ресурсами в авіакосмічній галузі є предметом аналізу іноземних та вітчизняних вчених та практиків. Серед українських та російських науковців зазначаються доробки Бугайка Д.О., Загорулька В.М., Матвеева В.В., Новікова В., Богатирева А.Д., Зорина К.А., Коптева В.А., Афанасьєва В.Г. Серед закордонних вчених цю проблему досліджували: Дейв Доналек, Жан-Гі Бранже, Білл Етерінгтон, Рей Конер, Андріан Сливоцький, Кевін Дон.

Метою роботи є розробка теоретичних та практичних рекомендацій щодо вдосконалення теоретичних засад управління фінансовими ресурсами в авіакосмічній галузі й прийняття їх до застосування та впровадження.

Виклад основного матеріалу. Зростання активності в галузі космічної діяльності та залучення все більшої кількості держав до космічної спільноти стали стійкими світовими тенденціями. У недалекому майбутньому причетність держави до цивілізованого світу визначатиметься ступенем її участі у космічній діяльності.

Україна є однією з не багатьох країн світу, які мають потужну космічну галузь. Вітчизняний ракетно-космічний комплекс – третій після США та Росії. У рейтингу космічної активності Україна на 5-му місці (попереду Сполучені Штати, Росія, Китай та Європейське космічне агентство). Найбільше славлять космічну Україну ракетноносії, що мають великий попит за рахунок дешевої ціни, надійності й екологічної чистоти [2].

Теоретичними засадами управління фінансовими ресурсами відзначаємо такі основні теорії, на яких ґрунтується діяльність авіакосмічній галузі: меркантилістська теорія Дж. М. Кейнса, сучасна інституціональна теорія М. Портера, модель національної конкурентоспроможності Портера-Ругмана-Даннінга та теорії акціонерних товариств та акціонерного капіталу А. Маршала та П. Самуельсона.

В період прогресуючого занепаду економіки України в цілому космонавтику вдалося не лише зберегти, а й успішно продовжувати її традиції. Країна має неабиякий досвід у цій галузі. Частина розроблених технологій не мають аналогів у світі. В останні 15 років країні вдалося утримати ряд позицій у науково-технічному співробітництві, оволодіти низкою нових форм глобальної виробничої кооперації, а в останні часи виходить зі значними фінансовими можливостями.

Державне фінансування вітчизняної космічної галузі становить лише 7-8 %, яка за даними умовами є найбільш експортно- та конкурентоспроможною. Великі досягнення потребують великих капіталовкладень, і для успішного впровадження високих технологій також необхідні кошти. Наразі створені надзвичайно привабливі умови для інвестування у космічну справу. Жодна галузь народного господарства України не має таких пільг. Авіакосмічна галузь - найскладніша система зі своїми підсистемами, де неможливо щось недофінансувати або ліквідувати [2]. Також ця галузь є одним із важливих напрямків виробництва та інноваційної політики. У зв'язку з цим сучасний авіакосмічний потенціал зосереджений переважно в крупних корпораціях.

В такому випадку спрацьовує теорія Кейнса, за якою країна з активним торговельним балансом одержує вигоди, притягуючи до себе доходи іноземних покупців, призводячи до збільшення експортного потенціалу країни. І якщо власні громадяни недостатньо інвестують у цю сферу, то цілком резонно залучати іноземний капітал [1, 233-245].

Комерційна глобалізація у сфері космічних досліджень пов'язана з розповсюдженням економічної діяльності ТНК по всьому світу. Міжнародна інтеграція та кооперація в економічному аспекті у авіакосмічній галузі для України є актуальнішим та необхіднішим питанням сьогодення. Для галузей наукових досліджень міжнародна кооперація стає все більш вигіднішою. В космічній сфері міжнародне співробітництво вважається просто необхідним. Дійсний статус космічної галузі Європи є "перехідним" разом з такими країнами, як Росія, Японія, Китай і Індія. США утримують лідируючі позиції. Прагнення ефективно співпрацювати в напрямку забезпечення стійкого розвитку стало ключовим у питаннях кооперації також і в інших галузях міжнародної космічної взаємодії.

Основним напрямом космічної галузі є наукові дослідження, розробка і виробництво ракетно-космічної техніки та високотехнологічної цивільної продукції. Щодо космічної складової – то вона має виражений міжнародний характер – більше 30 міжнародних угод з різними країнами світу.

Міжнародна спрямованість інтеграційного процесу України до ЄС виявлена у адаптації законодавства України до законодавства ЄС, економічній інтеграції та розвитку торговельних відносин між Україною і ЄС, у додаткових заходах щодо просування українських товарів на ринки Європейського Союзу, через науково-технічну інтеграцію, галузеву співпрацю та через співробітництво у галузі охорони довкілля [3, 540].

Зацікавленість у співпраці з Україною виявляє багато країн. Республіка Корея прагне співпраці з Україною в аерокосмічній галузі. Корея вийшла з пропозицією спільного виробництва ракетноносіїв. Бажає запаралелити роботу в цій сфері з Україною Франція (планують налагодити спільну роботу в області розробки перспективних ракет-носіїв, ракетних двигунів, нових матеріалів і космічної зварки). Активно відбувається співпраця України і Росії, Казахстану, Бразилії в космічній сфері.

Україна входить до числа світових космічних держав і є учасницею 25 міжнародних наукових космічних проектів і 50 міжнародних комерційних проектів. Щодо фінансового стану космічної галузі України в 2006 р., то спостерігається збільшення обсягів реалізації товарної продукції в порівнянні з 2005 р. на 31,5 % – майже до 372 млн дол. США. Обсяги виробництва минулого року виросли на 28,4 % [4].

Реструктуризація галузі України пішла в напрямку конверсії, комерціалізації, поглиблення процесів спеціалізації та інтернаціоналізації виробництва, посилення позицій ТНК. Корпоративний характер міжнародного бізнесу, численні конкретні підприємницькі завдання зумовлюють диверсифікацію організаційних форм господарської діяльності великих компаній, які можуть як концентрувати свою діяльність у рамках певної галузі, так і функціонувати як міжгалузеві утворення. Класифікація корпорацій за типами здійснюється відповідно до ступеня усупільнення капіталів і об'єднання видів господарської діяльності.

На цих фактах, що зазначені вище, ми можемо прослідкувати принцип моделі національної конкурентоспроможності Портера-Ругмана-Даннінга, яка проявляється у багатонаціональній діловій активності. Також ця модель узагальнює диверсифікацію активів та економічну діяльність ТНК, які дають змогу завдяки своїм зарубіжним інвестиціям легко здобувати доступ до зарубіжних ресурсів, ринків, економічних систем, інфраструктури, різних форм конкуренції. Також, перевага ТНК проявляється в її здатності використовувати конкурентні переваги різних національних "ромбів" [5, 121-125].

Складні і капіталомісткі проекти літакобудівної та аерокосмічної сфери реалізуються в утвореннях консорціуму, нерідко із залученням кількох великих іноземних партнерів. Україна, зокрема, бере участь у консорціумному проекті "Sea Launch", учасниками якого є також США, Росія і початкове була Норвегія. Передумова ефективною участі України в цьому проекті - її традиційна для останніх десятиліть спеціалізація на військово-космічних розробках і виробництві, що робить для країни особливо перспективним співробітництво в галузі мирного космосу [6].

За теорією, що виклав М. Портер, країна може виграти за рахунок своїх конкурентних переваг. Теорія по суті представлена конкурентними перевагами тієї чи іншої країни, що визначаються міжнародною результативністю діяльності національних фірм, де результативність є здатністю національних фірм ефективно використовувати потенціал власної країни [7, 402].

Саме ця теорія конкурентних переваг прослідковується в авіакосмічній галузі наступним чином. Розширюється використання конкурентних переваг на основі ключових компетенцій, фінансового оздоровлення через злиття та поглинання. Зросло значення малобюджетних проектів. Злиття є однією з форм міжнародної кооперації в авіаційній галузі. Міжнародне антимонопольне законодавство, як правило, розрізняє горизонтальне і вертикальне злиття. Горизонтальне злиття передбачає об'єднання

декількох до того незалежних фірм, які належать до однієї галузі. Вертикальне злиття – це об'єднання фірм, які здійснюють послідовні стадії виробництва, пов'язані відношеннями "постачальник-покупець". Передбачається, що подібні авіаоб'єднання допомагають постачальникові авіакомплектуючих уникнути конкуренції за покупця. Завдяки вказаним відмінностям між вертикальним і горизонтальним злиттям ставлення регулюючих органів до вертикального злиття значно м'якше. Проте, для авіаційної галузі відмінність між двома видами злиття не є суттєвою, вона має наслідки для державного регулювання тільки в межах загального підходу, коли "чесна" конкуренція припускає відносну рівність учасників як в сенсі величини, так і в сенсі доступу до ринків збуту авіаційної техніки.

У випадку з відносно невеликими (за розмірами ВВП) країнами контроль за злиттям приводить до особливо негативних результатів, оскільки перешкоджає зростанню невеликих за світовими мірками компаній, які вважаються великими тільки завдяки великій частці на відносно маленькому національному авіаринку. У такій ситуації фірма втрачає можливість отримати прибуток на масштабі діяльності, який існує у її іноземних конкурентів, і фактично виключається з гравців на світовому авіаційному ринку. Хоча можливість розвитку власних компаній найбільш висока саме в країнах із незначним внутрішнім ринком, іноді вона використовується і в заможних країнах [8, 136-139].

Конкурентні переваги авіаліній полягають у їх можливостях підвищення рівня сервісу. Звичайно сервіс надається іншими компаніями. Тому стратегічні авіаальянси здійснюють спільне придбання літаків, знижують вартість лізингу, оскільки літаки експлуатуються більше, що знижує їхню вартість. Авіалінії розподіляють витрати з експлуатації рейсів, тобто витрати, що здійснюються корпораціями за кількістю місць, які має компанія. За рахунок таких альянсів компанія завойовує нові регіони або розподіляє польоти, що користуються меншим попитом.

Беручи участь в авіаальянсі, авіакомпанія отримує суттєвий вииграш, який виявляється, по-перше, у формуванні мережі постачання споживачів, що стабілізує попит на послуги; по-друге, у зниженні фіксованих та операційних витрат; по-третє, в досягненні економії масштабу – розподіл фіксованих витрат на інший обсяг реалізації; по-четверте, у створенні нових видів доходів; по-п'яте, у доступі до іноземних ринків з мінімальними витратами без додаткових витрат на устаткування, придбання ліцензії на польоти; по-шосте, у створенні конкурентних переваг щодо інших компаній.

Таким чином, стратегічний характер глобальних альянсів визначає те, що їхніми членами є прямі чи непрямі глобальні конкуренти або партнери у пов'язаних сферах діяльності. Розвиток стратегічних альянсів зумовлює здійснення ними розподілу витрат і прибутків, взаємне володіння акціями [9].

Сьогодні космічні дослідження і практична космонавтика сягнули таких висот, що їх практичні результати вже в повній мірі визначають шляхи розвитку економік багатьох країн світу. Більш 100 з них ведуть інтенсивні роботи в цьому напрямі, вкладаючи біля 27 млрд доларів щорічно і маючи при цьому прибуток до 80 млрд доларів. За прогнозними оцінками через десять років щорічний прибуток зросте до 200 млрд доларів.

В багатьох країнах завершується перехід до найбільш високого, п'ятого інформаційно-технологічного укладу, де на долю інформаційного сектора економіки припадає значна доля ВВП (у США – до 40 відсотків). Космонавтика є одним із важливих напрямків інформаційного укладу.

Україна увійшла в третє тисячоліття як одна з провідних космічних держав світу. Космічна діяльність віднесена до державних пріоритетів України, що є важливим чинником інноваційного розвитку економіки. Дві складові – космічна і цивільна – є для нас однаково пріоритетними. Спрямованість на комерціалізацію та створення умов щодо інтеграції космічного та цивільного напрямку лежить в основі структурних зрушень в галузі. Це стосується створення на базі діючих виробництв більш ефективних і гнучких підприємств з різною формою власності, що буде привабливим для внутрішнього та зовнішнього інвесторів.

Таким чином, ми прослідковуємо неокласичну теорію А. Маршала та сучасну неокласичну теорію П. Самуельсона, в якій йдеться про акціонерні компанії, що мають властивість великої гнучкості та можливості до безмежного розширення, в яких постійно зростаючі масштаби діяльності залучають більшу кількість капіталу [10, 386-388].

Підприємства авіакосмічної галузі є акціонерної форми, що за своїми особливими властивостями мають акції, які є найдорожчими, швидко розповсюджуються та користуються великою зацікавленістю покупців.

Аналізуючи теоретичні засади управління фінансовими ресурсами, необхідним буде зосередити увагу на двох моделях, які існують у фінансовій теорії – європейській та континентальній.

В європейських країнах державний сектор суттєво відрізняється від американського, японського та інших своїми розмірами й структурою.

Європейська модель – це поєднання двох провідних сил: праці й капіталу. Переважно в таких країнах як Франція, рисами європейської моделі є система державного фінансування. Поточні державні

трансферти домогосподарствам в цих країнах суттєво вищі, адже мають відмінні системи соціального страхування. Європейська фінансова система зорієнтована на банківські позики, а також, на відміну від американської, характеризується меншою роллю акцій і облігацій як джерел фінансування і форм заощаджень [11, 317-323].

Введення євро суттєво вплинуло на європейські ринки капіталів. У 1999 р. різко зросла в порівнянні з попередніми роками емісія корпоративних облігацій, що активізувало розвиток фондового ринку, капіталізація якого в жовтні 1999 р. склала 71 % ВВП. Посилена конкуренція спонукала злиття і поглинання в банківській сфері усередині країн. З цього ж періоду істотно розширилися обсяги операцій в електронній системі торгівлі акціями "Neue Markt" у Франкфурті, яка відкрита в березні 1997 р. та є європейським аналогом американської системи NASDAQ [12, 7-12]

В основі прибутків бюджетів країн Європи полягають непрямі податки, а в США та Японії бюджети складаються в основному за рахунок прямих податків. Американська модель представляє собою підтримку розвитку системи податкових привілеїв.

Ознаками американської моделі є приватна власність, підприємництво в різних формах, різні види конкуренції, різноманітність ринків. Найпоширенішою формою колективної власності є партнерство різних форм, кооперативи, акціонерні товариства. Державної власності з часом стало менше, ніж в інших країнах. Також має місце та значення така риса американської моделі як складність та взаємопереплетення форм власності – індивідуальної приватної, колективної приватної, державної та "змішаної".

Модель Великобританії полягає у створенні балансу між державним та власним фінансуванням. Тобто, так звана континентальна модель має у своїй основі дію фондових бірж на фінансових ринках.

Отже, стосовно авіакосмічної галузі України зазначається те, що маємо всі ознаки європейської моделі. Тобто приналежність до європейського континенту, домінування держави та банківського сектора. На сучасному етапі розвитку обраної галузі вироблено та започатковано цілий ряд заходів щодо економічного зростання. Це, в першу чергу, стосується інтенсивного залучення інвестицій, яке спрямоване на співробітництво з міжнародними організаціями, банками та фінансовими групами.

Досить довго єдиним інвестором для авіаційної галузі була держава, адже авіація та космос мають стратегічне значення з точки зору обороноздатності країни, престиж, обслуговування держави та розвиток нових технологій [13, 45-50].

Виробництво авіаційної техніки – капіталоемний бізнес. Вітчизняне авіабудівництво є класичним випадком, де можна застосувати принципи державного і приватного партнерства, тобто тісний зв'язок держави і приватного бізнесу.

Як зазначає вітчизняний вчений Матвеев В., інтеграційні об'єднання нададуть змогу суб'єктам авіабудування отримати ефект синергії галузевої та міжгалузевої інтеграції, а також зможуть зменшити витрати, збільшити дохід компаній та залучати значні інвестиції у розвиток авіаційної галузі країни [14, 167-180].

Капіталоемність галузі, довготривалі терміни реалізації проектів вітчизняних авіабудівних виробників не мають можливості реалізувати всі проекти поодиночі, за межами внутрінаціональних або міжнародних кооперацій. Тому необхідна активізація діяльності створення стратегічних альянсів з великими авіабудівними корпораціями світу, наприклад з Боїнгом, Аербасом, а також з Росією, Індією і Китаєм.

Задля розвитку та функціонування авіакосмічної галузі необхідні значні кошти. Забезпечити потребу вітчизняних підприємств може фінансовий ринок, можливості якого постійно зростають. Перехід до відкритої економіки сприяє інтеграції України у світове господарство. Питання адаптації українських авіапідприємств до нових умов, реструктуризація авіапромислового комплексу є прерогативою державної авіаційної промислової політики. Отже, одним з найважливіших напрямків є вдосконалення управління матеріальних потоків.

Авіабудування в Україні на сьогоднішній день знаходиться у скрутному становищі, тому створення інститутів спеціалізованого фінансового посередництва можна запропонувати як вихід у пошуку вільних фінансових ресурсів. Також операції, що підприємства здійснюють на фінансовому ринку, мають певну авіаспецифіку, яку необхідно враховувати як авіапідприємствам, так і фінансовим посередникам, які прагнуть заповнити цей сегмент ринку [15, 51.79-51.82].

Висновки. Сьогодні космічна галузь залишається однією із не багатьох галузей, наукоємна продукція котрої визнана в світі і яка повинна стати одним із центрів економічного зростання країни, каталізатором розвитку новітніх технологій. З одного боку, Україні треба зберегти високий рівень наукових, дослідно-конструкторських робіт та ракетно-космічних технологій в інтересах нашої держави і продовжити наукову, технічну та виробничо-фінансову кооперацію з іноземними компаніями та фірмами. З іншого боку, забезпечити підтримку та розвиток національного ринку цивільної продукції за

рахунок конверсії потужностей і диверсифікації виробництв, які є в космічній галузі. Ці концептуальні положення знаходяться в руслі світових процесів.

Передбачається не тільки врахування світових тенденцій глобалізації космічних технологій та комерціалізації космічної діяльності, але й створення необхідних умов для використання космічних технологій в інших галузях економіки держави. Реалізація цих напрямів сприятиме збільшенню експорту високотехнологічної продукції й розвитку технологій, які є базовими для національної економіки.

Сучасні умови глобалізації вимагають створення конкурентоспроможних на світовому ринку центрів як закінченої продукції, так й матеріалів двигунобудівництва, на що потрібні значні фінансові вкладення. Роль держави полягає в забезпеченні відповідних фінансових інструментів для залучення приватних інвестицій.

Проблемним на сьогоднішній день у розвитку авіабудівної галузі є нерегульованість взаємовідносин держави та приватного інвестора. Діяльність галузі має подвійний напрям: це бізнес і націлена на отримання доходу, а також забезпечує державу соціальними зобов'язаннями та військовою безпекою. Таким чином за державою залишається контроль над цією сферою, що ускладнює комерційні задачі.

Світовий досвід доводить, що основними інвесторами авіаційної галузі є комерційні банки, фінансові установи, лізингові компанії. З порівняння вітчизняного й закордонного досвіду впливає ціла низка недоліків українського авіапрому, яких необхідно позбавлятися.

ЛІТЕРАТУРА

1. Фигурнова Н.П. Международная экономика / Н.П. Фигурнова. – М.: Омега-Л, 2005. – 509 с.
2. <http://ostriv.in.ua>
3. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: – К.: КНЕУ, 2003. – 948 с.
4. <http://www.rbc.ua>
5. Татаренко Н.О., Поручник А.М. Теорії інвестицій: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 160 с.
6. <http://library.if.ua>
7. Портер М. Международная конкуренция. – М., 1993. – С. 402.
8. Голляк Ю.Б. Міжнародні особливості міжгалузевих обмежень на злиття авіапідприємств. // Актуальні проблеми економіки. – № 9 (63). – 2006. – С. 136-139.
9. <http://enbv.narod.ru>
10. Гильфердинг Р. "Финансовый капитал". – М., 1918. – С. 386-388.
11. В. Еременко Соціальна економіка. Видання друге, адаптоване й доповнене. – К.: Інформаційно-видавничий Держкомстат, 2003, 351 с.
12. Подколзина И. "Единая Европа: Эксперимент в реальном времени" // МЭМО. – 2000. – № 8. – С. 7-12.
13. О.В. Понамарьов Закордонний досвід залучення інвестицій авіатранспортною галуззю // Наука і молодь. – 2007. – С. 45-50.
14. Матвеев В.В. Удосконалення процесів формування власності на повітряному транспорті: Дис. канд. екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. – К., 2002. – 183 арк. – Бібліогр.: арк. – С. 167-180.
15. Т.Г. Юр'єва Практичні аспекти організації фінансового забезпечення діяльності суб'єктів авіатранспортної галузі // Том 3: Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції "AVIA-2007". – Т. 3. – К.: НАУ, 2007. – С. 51.79-51.82.