

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОЇ ПОТУЖНОСТІ АВІАБУДІВНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ УКРАЇНИ

У статті проведений аналіз динаміки чистого доходу (виручка) від реалізації продукції, продуктивність праці (виробіток), рентабельності продукції, розраховані показники фондівіддачі, фондомісткості та фондоозброєності, а також визначений рівень використання виробничої потужності Державного авіабудівного концерну «Антонов».

Постановка проблеми. Серед нагальних економічних проблем, які постали перед українською наукою та господарською практикою, чи не найважливіше місце посідає подолання наслідків спаду виробництва та динамічне відновлення відтворювального процесу. Перш за все це стосується провідних галузей, до яких, безумовно, відноситься авіабудування. Нині авіаринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країна володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; наявністю унікальних передових технологій, які спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал виробничого персоналу авіаційної галузі. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків.

У зв'язку з цим особливої актуальності набуває проблема дослідження ефективного використання виробничих потужностей авіабудівних підприємств. Успішне вирішення цієї проблеми потребує посилення економічних методів управління процесами створення й використання виробничих потужностей підприємств авіабудівної галузі України.

Аналіз останніх досліджень публікацій. Методологічним фундаментом здійснення дослідження даної тематики стали праці українських та зарубіжних

науковців різних напрямів. Дослідженню актуальних соціально-економічних проблем формування і функціонування виробничих потужностей, методам їх визначення, ресурсному забезпеченню і ефективності використання присвячено роботи О.М. Азарян, О.І. Амоші, В.Г. Герасимчук, Ю.А. Єгунов, А.В. Матвійчук, К. Меллерович, Я.Б. Кваші, Й.М. Петрович, Л.Д. Ревудський, В.Н. Самочкін, Х.-Д. Хауштайн, М.П. Хохлов, П.О. Шаповалова, І.Б. Швець, О.О. Шубін та інші. Розвиток авіаційної промисловості досліджувалися такими галузевими експертами, як В. Богуслаєв, Д. Ківа, Г.І. Коротнев, С. Подреза, Є. Сич, О.В. Следнев та іншими.

Формування цілей статті. Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю пошуку проблем неефективного використання виробничої потужності та знаходженні «вузьких місць» на авіабудівних підприємствах. Цим питанням сьогодні не приділяється достатня увага підприємствами галузі, і вони не відображені у науково-дослідних напрацюваннях. Необхідність вирішення цих питань обумовила вибір теми даного дослідження.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна входить в п'ятірку країн світу, які мають національні замкнуті цикли виробництва аерокосмічної техніки. Значна частина світових рекордів у сфері транспортної авіації належить літакам українського виробництва, а бренд „АНТОНОВ”. Разом з тим, варто відзначити, що цими досягненнями авіапромисловість України зобов'язана переважно своєму радянському минулому.

Вимоги сучасного світу та нові системи господарювання допомогли подолати тяжкий період розвитку та зберегти науковий, технологічну потужність, а також людські ресурси. Сьогодні ринок великих літаків розподілений між провідними ТНК, однак після істотного зниження обсягів ринку пасажирських літаків у 2001-2003 роках уже в 2005 році почав підвищуватися попит на пасажирські літаки. Великі корпорації, які раніше були вимушені одночасно впроваджувати в нові пасажирські літаки максимальну кількість найновіших технологій і разом з тим знижувати ціну, за підсумками

2005 року, декларували істотне збільшення кількості замовлень вироблених літаків. В таких умовах українські виробники літаків отримують величезні можливості росту та укріплення своїх позицій на світових ринках.

Разом з тим, створений у березні 2007 році на базі окремих авіаремонтних і авіаційних підприємств державний авіабудівний концерн «Авіація України» повинен був забезпечити подальшу консолідацію фінансово-промислової потужності для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг. Учасниками концерну являлись гіганти авіаційного сектору (рис. 1.).

АНТК «Антонов» є основоположником створення сучасної транспортної авіації. В теперішній час «Антонов» виконує повний цикл робіт від створення до експлуатації літальних апаратів, включаючи проектування, конструювання досвідних зразків, проведення льотних випробовувань та сертифікацію типа, а також супровід їх в експлуатації. В активі АНТК ім. Антонова – 20 типів нових літаків і більш 100 спеціалізованих модифікацій різного військового та цивільного призначення [7, с. 51-53].

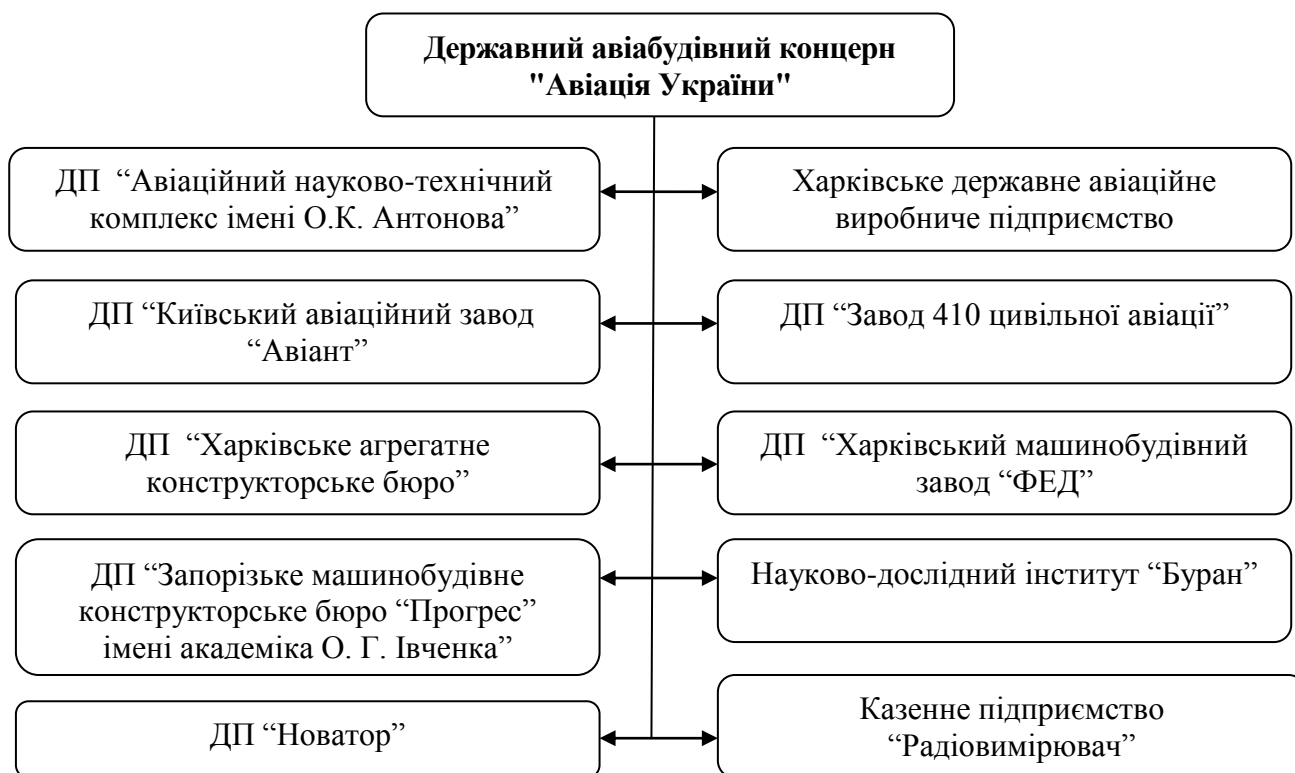


Рис. 1. Склад Державного авіабудівного концерну «Авіація України»

Концерн створений з метою об'єднання розробників і виробників авіаційної техніки у єдиний комплекс з централізованим управлінням на основі забезпечення реалізації єдиної науково-технічної, виробничої та економічної політики, ефективного функціонування інтегрованого авіабудівного комплексу України з розроблення, виробництва та реалізації сучасних зразків авіаційної техніки, у тому числі спецтехніки, обладнання та іншої продукції для потреб безпеки держави, досягнення світового рівня конкурентоспроможності продукції і отримання прибутку за рахунок усіх видів виробничої, комерційної, торговельної, фінансової, посередницької та іншої господарської діяльності.

Концерн провадив діяльність із залучення інвесторів, зокрема іноземних, розробляв інвестиційні проекти та контролював їх реалізацію, брав участь у залученні коштів міжнародних фінансових ринків. Також, він вживає заходів для розвитку науково-технічного співробітництва з іноземними підприємствами та організаціями, забезпечує виконання спільних науково-дослідних, проектно-конструкторських і експериментальних робіт, обмінюється в установленому порядку науково-технічною інформацією, організовує навчання та стажування спеціалістів за кордоном. Головною задачею концерну на найближче майбутнє є виконання вже підписаних міжнародних контрактів з доставки літаків Ан-74, Ан-140 та Ан-148, а також створення іноземної мережі сервісних центрів обслуговування літаків.

Управління діяльністю Концерну здійснюють правління і генеральний директор. Правління Концерну очолює генеральний директор - голова правління. До правління Концерну входять генеральний директор - голова правління Концерну та шість членів правління, що призначаються на посаду та звільняються з посади Кабінетом Міністрів України. Проте діяльність концерну виявилась неефективною. І тільки в 2008 р. головним представникам авіаційної промисловості України вдалось домовитися і відповідно до Указу Президента України від 27 червня 2008 р. N 597 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 30 травня 2008 року «Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до

2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування» та з метою створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічної потужності авіаційних підприємств Кабінет Міністрів України постановив: виключити із складу державного авіабудівного концерну «Авіація України» наступні підприємства: Державне підприємство науково-дослідний інститут «Буран», Державне підприємство «Харківське агрегатне конструкторське бюро», Державне підприємство «Харківський машинобудівний завод «ФЕД», Державне підприємство «Новатор», Казенне підприємство «Радіовимірювач».

Державний авіабудівний концерн «Авіація України» був перейменований у Державний авіабудівний концерн "Антонов", після чого був затверджений Статут Державного авіабудівного концерну "Антонов". На даний час концерн «Антонов» включає в себе чотири підприємства (рис. 2.). Відомо, що вдосконалювання авіабудівного комплексу можливо тільки на новій технічній основі. Тому важливою проблемою є технічне переозброєння підприємств, зменшення диспропорцій у структурі виробничого апарату, поліпшення організації виробництва [3, с. 153-157].



Рис. 2. Склад Державного авіабудівного концерну „Антонов”

Аналіз та оцінка основних виробничих показників ДАК «Антонов», показує, що чистий дохід (виручка) від реалізації продукції збільшилась та зростання спостерігається на ДП «АНТК ім. О.К. Антонова», загальна сума на кінець 2009 р. склала 630 584 тис. грн. (рис 3).

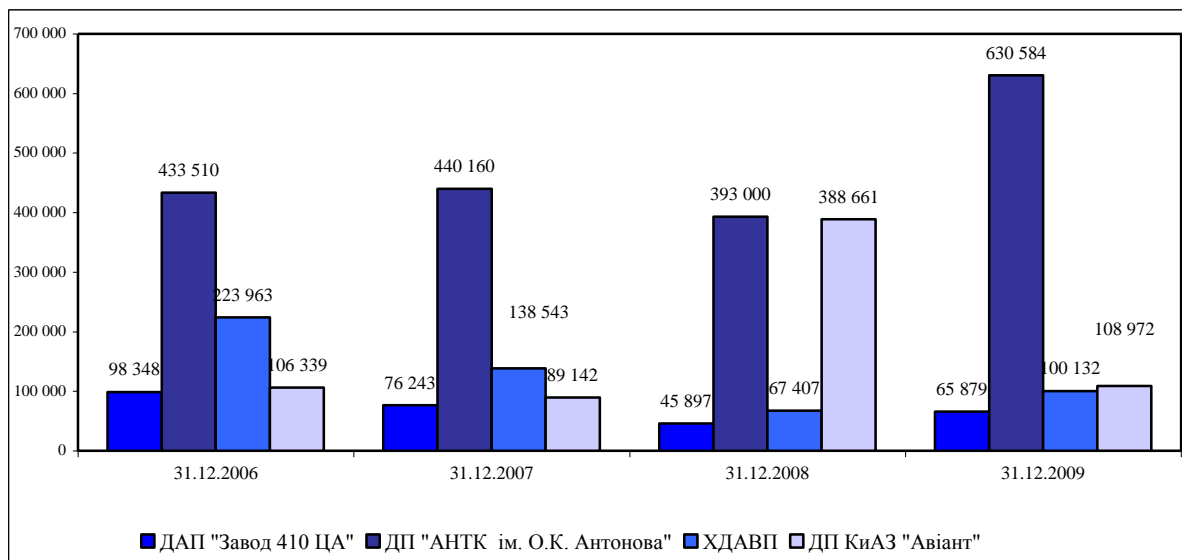


Рис. 3. Динаміка чистого доходу (виручка) від реалізації продукції ДАК «Антонов», тис.грн.

Комплексна та об'єктивна оцінка використання виробничого потенціалу підприємств є важливою задачею при аналізі ефективності використання потужностей та виявлення їх резервів. Показники оцінки виробничої потужності та її використання на рівні підприємств представляють собою визначену взаємопов'язану систему, тому що вони розраховуються відносно однієї вихідної бази та можуть здійснювати суттєвий вплив на загальну оцінку ефективності виробництва.

В реальних виробничих умовах економічну оцінку виробничої потужності авіабудівних підприємств з достатньою насиченістю можна здійснювати із застосуванням сукупності показників, які утворюють систему вартісних та натуральних техніко-економічних показників: обсяг продукції в натуральних та вартісних вимірниках, трудомісткість виготовлення продукції, виробничі площі, вартість основних виробничих фондів підприємства та їх активної частини, прибуток. Дані показники утворюють систему вторинних прямих та зворотних техніко-економічних показників, таких як фондвіддача, фондомісткість, фондоозброєність, продуктивність праці, рентабельність та інші, які дозволяють провести кінцеву оцінку ефективності використання виробничої потужності [2].

Проведемо та проаналізуємо рентабельність продукції даних підприємств (табл.1).

Таблиця 1

Аналіз рентабельності продукції ДАК «Антонов» за 2005-2009 рр., %

Підприємства	Роки			
	2006	2007	2008	2009
ДАП "Завод 410 ЦА"	15,30	1,92	8,17	9,99
ДП "АНТК ім. О.К. Антонова"	9,82	8,29	5,70	5,74
ХДАВП	-0,10	-0,72	-201	-82,32
ДП КиАЗ "Авіант"	24,75	7,36	8,38	4,43

Як видно з проведеного аналізу, рентабельність продукції постійно зменшується, підвищення тільки спостерігається на ДАП «Завод 410 ЦА», проте значення у 2006 році у 1,5 рази перевищує 2009 рік.

Для аналізу виявлення резервів використання основних виробничих потужностей необхідно проаналізувати показники фондівдачі, фондомісткості та фондоозброєності ДАК «Антонов» (табл. 2,3,4).

Таблиця 2

Показник фондівдачі ДАК «Антонов» за 2005-2009 рр.

Підприємства	Роки			
	2006	2007	2008	2009
ДАП "Завод 410 ЦА"	0,094	0,083	0,159	0,334
ДП "АНТК ім. О.К. Антонова"	0,87	0,94	1,21	0,97
ХДАВП	0,27	0,28	0,32	0,45
ДП КиАЗ "Авіант"	0,27	0,45	0,53	1,13

З наведених даних, видно, що показник фондівдачі постійно зростає, тобто віддача від використання кожної гривні, витраченої на основні виробничі фонди зростає [1].

Таблиця 3

Показник фондомісткості ДАК «Антонов» за 2005-2009 рр.

Підприємства	Роки			
	2006	2007	2008	2009
ДАП "Завод 410 ЦА"	10,64	12,05	6,29	2,99
ДП "АНТК ім. О.К. Антонова"	1,15	1,06	0,83	1,03
ХДАВП	3,7	3,6	3,1	2,2
ДП КиАЗ "Авіант"	3,7	2,2	1,89	0,88

Аналіз фондомісткості показав, динаміку зменшення необхідної величини основних виробничих фондів для виготовлення продукції. Отже, ДАК "Антонов" неефективно використовує свої виробничі фонди.

Таблиця 4

Показник фондоозброєності ДАК «Антонов» за 2005-2009 рр.

Підприємства	Роки			
	2006	2007	2008	2009
ДАП "Завод 410 ЦА"	123,99	167,35	168,2	171,9
ДП "АНТК ім. О.К. Антонова"	42,99	42,12	41,66	47,47
ХДАВП	46,6	51,5	52,2	57,9
ДП КиАЗ "Авіант"	40,4	41,4	43,35	45,08

Показник фондоозброєності ДАК «Антонов» показав, що на найбільше значення належить ДАП «Завод 410 ЦА», тобто середня вартість основних фондів постійно зростає, а середньооблікова чисельність працівників зменшується.

Аналіз продуктивність праці (виробіток) учасників ДАК «Антонов» показує, що найбільше значення належить ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» та збільшення спостерігається у всіх учасників концерну. (рис. 4.) [4].

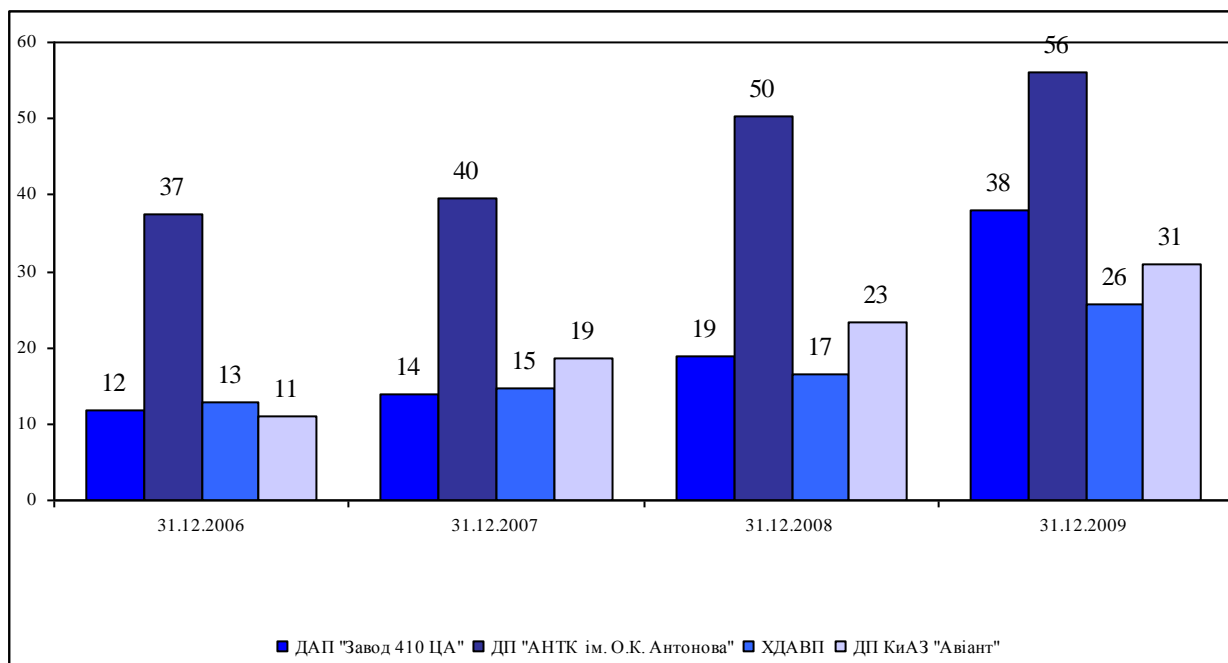


Рис. 4. Динаміка продуктивність праці (виробіток) ДАК «Антонов», тис.грн/особу

Використовуючи проведені розрахунки проаналізуємо величину виробничої потужності ДАК «Антонов» за останні 4 роки. Результати розрахунків зведені та представлені в табл. 5.

Таблиця 5

Величина виробничої потужності підприємств ДАК «Антонов» у вартісному виразі за 2006-2009 рр.

Підприємство	Виробнича потужність, тис.грн.			
	2006	2007	2008	2009
ДАП "Завод 410 ЦА"	38 506	27 363	43 056	79 386
ДП "АНТК ім. О.К. Антонова"	1 217 777	1 034 790	1 290 317	1 146 896
ХДАВП	26 878	24 626	24 192	21 645
ДП КиАЗ "Авіант"	16 933	24 491	29 348	30 374

За даними розрахунків можна зробити висновки, що в цілому намічена тенденція на підвищення виробничих потужностей підприємств ДАК "Антонов". А це значить підвищення й використання наявних виробничих потужностей, тобто їх завантаження, що дозволить підняти рівень конкурентоспроможності підприємств авіабудівної галузі. Так, наприклад, значний стрибок відбувається на ДАП «Завод 410 ЦА» – розмір виробничої потужності збільшився з 2006 р. аж у 2 рази. Позитивна тенденція спостерігається і на ДП КиАЗ «Авіант». На відміну від цих підприємств та ХДАВП знаходиться в збитковому становищі і виробнича потужність даного підприємства постійно зменшується. Але, виходячи з аналізу, ми бачимо, що всі підприємства володіють і резервами виробничих потужностей, в більшому чи меншому ступені. Тому треба прагнути до підвищення ефективності їх використання. Розрахуємо коефіцієнт використання виробничої потужності, він визначає відношення фактичного випуску продукції за рік до середньорічної виробничої потужності (табл. 6) [5].

Як показує досвід розвинутих країн, для успішного розвитку ринкового господарства необхідно постійно підтримувати показники використання виробничих потужностей підприємств в довгостроковому періоді на рівні 50 – 80 % їх потенційної можливості. Крім того, утворення замінних та нових

виробничих потужностей і досягнення необхідного рівня їх використання забезпечують розширене відтворення суспільного продукту [6].

Таблиця 6

Рівень використання виробничої потужності ДАК «Антонов»
за 2006-2009 рр.

Підприємство	Коефіцієнт виробничої потужності			
	2006	2007	2008	2009
ДАП "Завод 410 ЦА"	37,5	45,8	54,1	59,5
ДП "АНТК ім. О.К. Антонова"	40,5	52,6	56,8	58,0
ХДАВП	48,0	53,0	58,0	59,0
ДП КиАЗ "Авіант"	49,0	55,0	56,8	62,5

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок.

Проаналізувавши показники виробничої потужності учасників ДАК «Антонов», можна відмітити, що мають місце недоліки в практиці планування та обліку показника виробничої потужності, які викликані об'єктивними та суб'єктивними причинами. Загальна оцінка стану авіабудівних підприємств показує, що тут були накопичені виробничі потужності, у десятки разів перевищуючі потреби України в даних потужностях, а для задоволення потреб необхідна лише незначна їх частина.

Необхідно враховувати також ще одну важливу обставину, про яку вже йшла мова. Це те, що багато виробничих технологій авіабудування вже застаріли. ХДАВП є збитковим, а економічні витрати на відновлення колишнього рівня використання потужностей й одночасне відновлення виробничого апарату будуть дуже великими, що не під силу як самому підприємству, так і українській економіці в цілому.

Усе це приводить до необхідності реструктуризації виробництва, його технології, виробничих потужностей, зміни складу і номенклатури продукції з урахуванням регіонального характеру виробництва, наявності ресурсу і попиту на продукцію.

Список використаних джерел:

1. Баланс малого підприємства ДАК "Авіація України" 2006-2009 рр.
2. Баланс ДАК "Антонов" 2006-2009 рр.

3. Вопросы экономики и управления: Сборник научных статей по итогам международной научно-практической конференции, г. Волгоград, 20-21 декабря 2010 г. – Под ред. д.э.н., проф. И.Е. Бельских. – Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2011. – 250 с.

4. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

5. Звіт про фінансові результати малого підприємства ДАК "Авіація України" 2006-2009 рр.

6. Звіт про фінансові результати ДАК "Антонов" за 2009 рік

7. Фінансово-економічні проблеми стабільного розвитку економіки України. / Під ред. А.Ф. Головчука, О.О. Непочатенко. (Частина 2). [Текст] – Умань: ВПЦ «Візаві» (Видавець Сочінський), 2010. – 272 с.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

1. Геєць Ірина Олегівна.
2. Дослідження проблеми використання виробничої потужності авіабудівними підприємствами України.
3. Кафедра міжнародної економіки Інститут економіки та менеджменту Національний авіаційний університет.
4. Ст. викладач кафедри міжнародної економіки.
5. 08151, Україна, Київська обл., м. Боярка, вул. Гоголя, 52 а, кв. 60.
irina_geyets@mail.ru, irina_geyets@ukr.net. 067 44 777 49

РЕЦЕНЗІЯ

на статтю:

«ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОЇ ПОТУЖНОСТІ АВІАБУДІВНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ УКРАЇНИ»

Гесць І.О.

(Національний авіаційний університет, м. Київ)

У статті проведений аналіз динаміки чистого доходу (виручка) від реалізації продукції, продуктивність праці (виробіток), рентабельності продукції, розраховані показники фондівіддачі, фондомісткості та фондоозброєності, а також визначений рівень використання виробничої потужності Державного авіабудівного концерну «Антонов».

Актуальність статті не викликає сумніву, оскільки забезпечення конкурентоспроможності економіки країни на світовому ринку залежить, в першу чергу, від розвитку глобальних, високотехнологічних галузей. Саме вони є ареною боротьби підприємств різних країн, де конкуренція ведеться засобами, що істотно впливають на економічне процвітання країн. Авіабудівна промисловість України може відіграти роль ключового фактора підвищення конкурентоспроможності національної економіки. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країна володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; наявністю унікальних передових технологій, які спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал виробничого персоналу авіаційної галузі. Проте Україна має найменші обсяги виробництва літаків.

Стаття буде корисною для викладачів, аспірантів та керівників підприємств, які займаються розглядом питання щодо діяльності авіабудівних підприємств України та світу.

Вважаю, що за рівнем наукової новизни та практичної цінності, рецензована робота може бути рекомендована до опублікування.

Кандидат економічних наук,
доцент кафедри міжнародної економіки
Національного авіаційного університету

Ю. Голляк

Кандидат економічних наук, професор
Директор Інституту економіки та менеджменту
Національного авіаційного університету

В. Матвеев