

КЛАСТЕРНЫЕ ФОРМАТЫ ИНТЕГРАЦИИ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

Рассмотрен аспект создания современной сетевой формы кооперации в наукоемкой авиастроительной отрасли в формате авиастроительного кластера для обеспечения интеграции авиастроительных предприятий Украины в систему международного научно-технологического и производственного сотрудничества.

Aspect of developing modern network form of cooperation in science-intensive aircraft construction industry in format of aircraft construction cluster for providing integration of Ukrainian aircraft building enterprises to the system of international scientific-technological and manufacturing cooperation is considered.

Ключевые слова: авиастроение, интеграция, авиастроительный кластер, кооперация.

Вступление. Современные научные исследования свидетельствуют о том, что в рамках формирующегося в мире нового технопромышленного уклада значительная часть добавленной стоимости будет формироваться именно за счет трансфера прогрессивных технологий. Трансфер новых технологий связан с созданием специальных промышленных платформ, на основе которых формируются новые производственные системы – кластеры. По мнению основателя кластерной теории экономического развития М.Портера, в современной экономике, особенно в условиях глобализации, традиционное деление экономики на секторы или отрасли утрачивает свою актуальность. Особую роль в структуре глобальной экономики начинают играть кластеры – системы взаимосвязей однородных хозяйствующих субъектов, связанных партнерскими отношениями по всей технологической цепочке цикла производства (поставщиков оборудования, комплектующих и сырья, специализированных услуг, инфраструктурных объектов, промышленных предприятий и научных организаций), дополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных предприятий и кластера в целом [1]. Промышленные кластеры интегрируют фундаментальную практико-ориентированную науку, проектно-конструкторские разработки и новые высокотехнологические производства [2]. Кластерная форма организации высокотехнологических промышленных комплексов способствует в условиях интеграции и глобализации решению основных задач социально-экономического развития и утверждения Украины как высокотехнологического государства [3].

Постановка задачи. Целью статьи является попытка обосновать необходимость и целесообразность внедрения новых эффективных форм кооперации в авиастроении в виде создания авиастроительного кластера, а также дать оценку кластерной адаптивности авиастроительных предприятий Украины и разработать предложения по формированию кластерного формата их интеграции.

Результаты исследования. Авиастроение Украины является приоритетной наукоемкой отраслью, где наука, техника, технология и производство сегодня требуют перехода к эффективным формам объединения для трансформации новых научно-технологических знаний в продукцию, конкурентоспособную на мировых рынках. Формирование модели интеграции авиастроительных предприятий Украины в систему международного научно-технологического и производственного сотрудничества на конкурентных позициях предусматривает формирование целостного авиапромышленного научно-технологического комплекса способного к саморазвитию и одновременно привлекательного для инвесторов, полностью обеспечивающего внутренние потребности страны и экспорт конкурентоспособной авиапродукции. Одной из таких современных форм кооперации является авиастроительный кластер, который может формироваться только при наличии развитых промышленных комплексов с высокой концентрацией ресурсов, технологических центров, взаимосвязанных и смежных отраслей.

Многообразие форм и видов кластерных структур создаёт значительные сложности при формировании кластеров, и требует проведения в этой сфере дальнейшей исследовательской работы. Анализ научных исследований показывают, что инициаторами образования и координаторами деятельности кластеров могут выступать отраслевые союзы и ассоциации; научно-исследовательские центры и университеты; вертикально интегрированные структуры (ФПГ, холдинги и т. п.).

Первые – обладают компетенциями по взаимодействию с органами власти, координации действий участников кластера, оказанию им технической и консультативной помощи. Вторые – лучше обеспечивают научно-производственные связи, трансферт знаний и технологий, способствуя инновационному развитию кластера. Третьи – владеют ресурсами, кооперационными связями, навыками менеджмента и поэтому способны развивать наиболее мощные кластерные образования. Как свидетельствует мировой опыт, во всех трех вариантах реализации кластерных инициатив крайне необходима государственная поддержка и особенно в высокотехнологических отраслях.

Современное авиастроение – это масштабное производство технологически сложной продукции, объединяющее значительное количество поставщиков на различных стадиях технологического цикла, которые кооперируются вокруг одного предприятия. Авиастроительный кластер предполагает наличие

системообразующего ядра (компания-лидера), которое создается на базе корпоративных структур (одной или нескольких), объединяющих предприятия по разработке, производству и сбыту приоритетных видов авиационной техники, т.е. это могут быть крупные авиационные заводы, производящие авиационную технику и авиакомпоненты, конструкторские бюро, аэропорты, авиакомпания, сервисные и логистические службы, образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов для авиации широкого спектра.

Мировая практика показывает, что предприятия кластера имеют дополнительные конкурентные преимущества за счет возможности осуществлять внутреннюю специализацию и стандартизацию, минимизировать затраты на внедрение инноваций. В кластерах стоимость операций, осуществляемых с традиционными поставщиками и другими сотрудничающими структурами, значительно ниже, прежде всего, благодаря высокой степени доверия. В условиях постоянно нарастающей сложности и быстро меняющейся экономики важность сотрудничества, стимулируемого кластерами, становится все более критической [5]. Кроме того, предприятия-участники имеют возможность обмениваться профессиональными знаниями и опытом, оптимизировать затраты, используя совместно одни и те же услуги и поставщиков, что способствует развитию всех фирм-участников кластера и обеспечивает им конкурентные преимущества в сравнении с обособленными предприятиями. За счет объединения внутри кластера предприятий со взаимодополняющими активами в процессе взаимодействия и сближения их интересов формируются новые конкурентные преимущества; коммуникационный механизм кластера обеспечивает улучшение информационного обмена между участниками, что приводит к повышению их научно-технического уровня и конкурентоспособности, т.е. способствует формированию общего информационного пространства для обеспечения эффективных коммуникаций [4]. Кооперация внутри кластера позволяет использовать механизмы взаимного кредитования участников кластера, а также взаимные гарантии и поручительства в случае устойчивых долговременных кооперационных связей. Кроме того, в состав кластера могут входить не только промышленные предприятия, но и финансовые и инвестиционные компании, в том числе специализированные инвестиционные банки и лизинговые компании.

Маркетинговый механизм кластера дает возможность использовать преимущества известного бренда всем участникам процесса кооперации. Для участников кластера также возможно использование механизмов льготного технологического трансфера (в том числе, с использованием элементов франчайзинга) и научно-техническая кооперация в процессе выполнения НИОКР. Следует отметить, что такие отношения внутри высокотехнологического авиастроительного кластера стимулируют инновации и способствуют созданию и использованию прогрессивных технологий.

В условиях современной интернационализации промышленности, и авиастроения в частности, для получения устойчивых позиций на мировом рынке особую важность приобретает поиск новых партнеров и привлечения их к международному сотрудничеству, поэтому практикуются международные кластеры, открытые для дальнейшей интернациональной экспансии. Участие партнеров в интернациональных проектах является важным вкладом в сохранение конкурентных позиций и поддержании инновационного характера высокотехнологического кластера. Для авиастроительных компаний Украины этот вариант кластера можно рассматривать как форму развития интеграционного сотрудничества с ближайшими партнерами – российскими авиастроительными компаниями – при условии проведения соответствующей государственной политики и задействования частно-государственного партнерства.

Среди факторов, мотивирующих интеграцию различных авиастроительных предприятий в высокотехнологический отраслевой кластер, можно отметить такие [6]:

- согласованность требований ведущих сборочных заводов к своим поставщикам и дилерам;
- снижение затрат на внедрение новых технологий за счет эффекта масштаба;
- более эффективный характер коллективных инноваций в наукоемких отраслях, включая кодизайн при вертикальной интеграции и горизонтальную кооперацию при аутсорсинге;
- увеличение потенциального рынка инжиниринговых и консалтинговых услуг, в том числе и для профильных предприятий, за счет внедрения эффективных форм кооперации (субконтрактинга) при выполнении комплексных проектов и программ;
- более эффективная система выхода на зарубежных партнеров и новые рынки.

Мировая практика создания интегрированных структур в авиастроении (Boeing, Airbus) убедительно показывает, что они должны быть многопрофильными, т.е. иметь широкую номенклатуру продукции и услуг гражданского и военного назначения, что, в свою очередь обеспечивает высокую конкурентоспособность корпораций на мировых рынках, их финансовую устойчивость, максимальное использование научно-производственного и кадрового потенциала.

Для завоевания достойной позиции Украины в мировом авиапромышленном сообществе необходимо повышение эффективности и конкуренции отечественных авиастроительных предприятий. Перспективным целям развития отечественного авиастроения противоречит существующая форма государственной собственности промышленных активов, что препятствует активному включению в современные интеграционные процессы. Создание авиастроительного кластера в Украине вызывает необходимость проведения реформ в сфере собственности авиастроительных предприятий путем

приватизации и акционирования с дальнейшей продажей пакетов акций отечественным и зарубежным инвесторам, но, учитывая стратегические интересы отрасли, контрольный пакет должен сохраниться у государства. Наряду с этим, следует отметить, что в мировой практике имеются примеры успешного развития ведущих авиастроительных корпораций (Boeing), функционирующих исключительно на базе частной формы собственности. Современная ситуация показывает, что продавать полностью авиастроительные активы частным инвесторам Украина не готова, но привлечение прямых иностранных инвестиций в приватизационные процессы является ее стратегическим интересом, связанным с развитием института эффективных инвесторов и увеличением капиталов в экономике страны. И в данном контексте вопросы создания кластерного формата интеграции в отечественном авиастроении (территориального или интернационального) требуют дальнейшего научного обоснования и проработки.

Выводы. В заключении отметим, что в процессе создания кластеров, как показывает опыт развитых стран, формируется новый облик мировой экономики на основе инноваций и технологий, и именно в рамках кластеров наиболее эффективно решаются задачи, связанные с обеспечением конкурентоспособности предприятий на мировых рынках.

На основе вышеизложенных положений и особенностей формирования авиастроительного кластера выдвинуты следующие рекомендации и принципы по его созданию и функционированию:

- ориентация на создание крупных широкопрофильных корпоративных структур, объединяющих конструкторские бюро и серийные предприятия отрасли для преодоления организационно-экономической, финансовой и технологической разобщенности разработчиков и изготовителей авиационной техники; при этом необходимо учитывать сбалансированность новых корпоративных структур по типуажу и объему производства продукции, рыночной капитализации, научно-производственному потенциалу;
- разработка единых стандартов и типового регламента взаимоотношений между предприятиями;
- сглаживание негативного влияния колебаний конъюнктуры рынков сбыта за счет диверсификации разработок и производства;
- обеспечение рациональной концентрации финансовых средств из всех источников (государственный бюджет, собственные средства предприятий, отчисления от экспорта и т.д.);
- снижение издержек вследствие “эффекта от масштаба” корпораций, рост объемов производства и повышение эффективности соответствующих наукоемких услуг за счет эффекта синергии и унификации подходов в логистике, инжиниринге, информационных технологиях, менеджменте качества и пр. [6];
- создание условий для совершенствования, инновационного развития и модернизации существующего научно-технического и производственного потенциала за счет возможности привлечения большего объема прямых иностранных инвестиций.

Литература

1. Портер М. Международная конкуренция : [монография] / Портер М. – М. : Изд-во «Международные отношения», 1993. – 896 с.
2. Громько Ю.В. Что такое кластеры и как их создавать? [Электронный ресурс] / Ю.В. Громько // Институт региональных инновационных систем. – Режим доступа : <http://www.innosys.spb.ru>.
3. Государственная программа развития промышленности на 2003–2011 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon1.rada.gov.ua>
4. Проскура Д.В. Теоретические аспекты формирования региональной кластерной политики [Электронный ресурс] / Д.В. Проскура, Е.М. Рогова, Е.А. Ткаченко // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 4 (28). – Режим доступа : <http://www.m-economy.ru>
5. Соколенко С.И. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры: Украинский контекст : [монография] / Соколенко С.И. – К. : Изд-во «Логос», 2002. – 645 с.
6. Хасаев Г.Р. Кластеры: через партнерство к будущему [Электронный ресурс] / Г.Р. Хасаев, Ю.В. Михеев. – Режим доступа : <http://edu.tltsu.ru>

Надійшла 11.04.2011