

**ПІДХІД ДО ВИБОРУ ЧИННИКІВ ТА КРИТЕРІЇВ ПРИ ОБГРУНТУВАННІ ТИПУ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ****Ареф'єв С. О.**

Узагальнено інституційну складову трансформації авіаційної галузі та обгрунтовано підхід до вибору макроекономічних чинників та критеріїв при визначенні типу реструктуризації відповідних підприємств для побудови дієвих механізмів як основи забезпечення його відповідних потреб здійснення їхніх підтримуючих та розвиткових процесів. Також визначені основні причинно-наслідкові зв'язки ситуації що склалася в галузі та окреслені основні потреби трансформаційних перетворень по чинникам впливу на ефективність її функціонування.

Обобщена институциональная составляющая трансформации авиационной отрасли и обосновано подход к выбору макроэкономических факторов и критериев при определении типа реструктуризации соответствующих предприятий для построения действенных механизмов как основы обеспечения его соответствующих их потребностей осуществления поддерживающих и развивающих процессов. Также определены основные причинно-следственные связи ситуации что сложилась в отрасли и очерчены основные потребности трансформационных преобразований по факторам влияния на эффективность ее функционирования.

The article summarizes the institutional component of the transformation of the aviation industry and grounded approach to the choice of macroeconomic factors and criteria for determining the type of restructuring of the enterprises to build effective mechanisms as a basis to ensure it meets their needs exercise to maintain and develop processes. Basic connections of situation are also certain that folded in industry and the basic necessities of transformations are outlined on the factors of influence on efficiency of it functionings.

Ареф'єв С. О.

канд. екон. наук, докторант НАУ

НАУ – Національний авіаційний університет, м. Київ.

УДК 338.242:

Ареф'єв С. О.

## ПІДХІД ДО ВИБОРУ ЧИННИКІВ ТА КРИТЕРІЇВ ПРИ ОБҐРУНТУВАННІ ТИПУ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

На сучасному етапі розвитку економіки ринкові відносини характеризуються постійною зміною умов функціонування підприємств та цілих галузей. Значний вплив здійснюють чинники макросередовища, тому для обґрунтування стратегії розвитку необхідно проведення відповідних типів реструктуризації. Розвиток системи забезпечення інструментарієм здійснення підтримуючих та розвиткових процесів підприємств в якості попереднього етапу ставить дослідження макроекономічних чинників через призму таких напрямків як самоідентифікація, онтологічний та імперативний [1–3].

Проблемам дослідження впливу макроекономічних факторів присвячено праці таких українських вчених, як Булеєв І. П., Дикань В. Л., Дрига С. Г., Геєц В. М., Желюк Т. Л., Кулинич Р. О., Мних О. Б., Прохорова В. В., Сич Є. М., Степанов О. П. Разом з тим, залишився зв'язок вибору напрямків та типів реструктуризації, побудованих на підставі ієрархії потреб підприємств, та відповідних ним чинникам макросередовища.

Мета статті полягає в обґрунтуванні підхід до вибору макроекономічних чинників та критеріїв при визначенні типу реструктуризації підприємств для побудови дієвих механізмів як основи забезпечення відповідних потреб здійснення підтримуючих та розвиткових процесів.

В сучасних етап розвитку ринкових відносин в Україні характеризується наявністю диференційованих можливостей до розвитку підприємств, що дозволяє їм при виборі типу змін спиратись як на процеси інституційного та нормативного забезпечення, так і на оцінку впливу макроекономічних чинників через відповідні показники. Здійснення реструктуризації можливо в усіх сферах діяльності підприємства, що на іншій основі створить конкурентні переваги як у кількісному, так і у якісному вимірах від техніко-технологічного оновлення на інноваційній основі, інтелектуалізації праці у поєднанні з розширенням компетенцій, так і до самоусвідомлення та самоідентифікації.

Авіаційна промисловість має стати одним з пріоритетних напрямків розвитку економіки країни, заснованим на наукових досягненнях науково-технічного прогресу, залученні коштів стратегічних інвесторів, використанні розгалуженої мережі обслуговування літаків. Україна володіє потужним потенціалом щодо розроблення, виробництва та використання авіаційної техніки, їхнього ремонту. Гальмує розвиток відсутність дієвого державного регулювання та кредитного механізму виробництва та постачання для використання такої коштовної техніки, як літаки.

Підприємства авіаційної галузі здійснюють перетворення відповідно до схваленої розпорядженням КМУ від 27.12.2008 № 1656-р Стратегії розвитку авіаційної промисловості на період до 2020 року [1] з метою фінансового оздоровлення авіабудівних підприємств та налагодження серійного виробництва продукції передбачено «здійснення структурних перетворень авіаційної промисловості шляхом акціонування, створення об'єднань на корпоративній основі», при цьому зазначено, що «структурні перетворення повинні здійснюватися шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереження державного впливу на прийняття стратегічних рішень».

Слід зазначити, що порядок проведення реструктуризації приватних та державних підприємств не дивлячись на спільну ціль та подібність ключових етапів має певні відмінності, що обумовлено регулюванням процесу структурної перебудови підприємств, які перебувають у власності держави. Наприклад, не дивлячись на безперервність процесу реструктуризації, який спостерігається на практиці, для державних підприємств законодавчо визначено його початок та кінець.

Основними нормативно-правовими актами, що регулюють процес реструктуризації держпідприємств є Положення про порядок реструктуризації підприємств, затверджене наказом Фонду державного майна України (далі – ФДМУ) від 12.04.2002 № 667 [2], Методичні вказівки щодо проведення реструктуризації державних підприємств, затверджене наказом Мінекономіки від 23.01.1998 № 9 [3], Наказ ФДМУ Про затвердження типового плану реструктуризації та досудової санації господарських товариств, у статутних фондах яких державна частка становить більше, ніж 50 % від 17.11.2004 № 2502 [4], Методика розробки планів реструктуризації державних підприємств та організацій, затверджена наказом Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій від 02.06.1997 № 73 [5], Положення про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації, затвердженого спільним наказом Міністерства фінансів України та ФДМУ від 26.01.2001 № 49/121 [6].

Ключові відмінності порядку реструктуризації державних підприємств від приватних полягають в наступному:

- при зверненні керівництва підприємства до власника щодо проведення реструктуризації обґрунтовується необхідність його структурної перебудови із оцінкою фінансового згідно Положенням про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації, затвердженого спільним наказом Міністерства фінансів України та Фонду державного майна України від 26.01.2001 № 49/121 [6];

- у разі ухвалення рішення щодо проведення реструктуризації воно оприлюднюється в офіційному друкованому виданні ФДМУ не пізніше п'ятнадцяти діб з дня видання відповідного наказу;

- робоча група з реструктуризації має назву Комісія, а до її складу обов'язково включаються посадові особи ФДМУ, які призначаються головою та заступником голови;

- встановлено граничний термін ухвалення плану заходів з реструктуризації, що триває до 3-х місяців з дня затвердження складу Комісії, по завершенню якого в разі відсутності плану накази про проведення реструктуризації та створення Комісії скасовуються ФДМУ;

- план заходів з реструктуризації розробляється у відповідності до Типового плану реструктуризації та досудової санації господарських товариств, у статутних фондах яких державна частка становить більше ніж 50 відсотків, затвердженого наказом ФДМУ від 17.11.2004 № 2502 [4];

- обмежено граничний строк реалізації плану з реструктуризації, який не повинен перевищувати одного року з дати затвердження, однак може бути подовжений за наявності обґрунтованих пропозицій адміністрації підприємства;

- структура плану з реструктуризації чітко визначена і передбачає наявність шести розділів: загальні відомості та реквізити; оцінка фінансового стану; аналіз організаційної структури управління та підприємства в цілому з висновками та рекомендаціями щодо їх вдосконалення; аналіз ринків збуту продукції підприємства; заходи з реструктуризації; прогноз соціально-економічних наслідків реструктуризації.

- контроль за виконанням плану реструктуризації державних підприємств здійснюється ФДМУ на підстав інформації, яку керівництво підприємства за погодженням з Комісією щоквартально передає на розгляд разом із поясненнями щодо невиконаних вчасно заходів;

- після виконання всіх передбачених планом заходів приймається рішення щодо завершення реструктуризації, тоді як структурна перебудова приватних та колективних підприємств може продовжуватись для вирішення нових завдань.

Таким чином, порядок проведення реструктуризації державних підприємств має певні особливості порівняно з підприємствами інших форм власності, які визначаються нормативно-правовими актами, що встановлюють чіткий регламент структурної перебудови держпідприємств. Чіткий порядок реалізації процесу реструктуризації державних підприємств з однієї сторони сприяє організованості проведення трансформацій, а з іншої – обмежує свободу в коригуванні запланованих заходів та сповільнює час їх реалізації внаслідок надмірної бюрократизації порядку прийняття рішень, що зрештою призводить до зниження ефективності перетворень.

Відповідно до ієрархії потреб підприємства, можна виділити рівні потреб, від базових, задоволення яких є необхідною умовою його існування, до потреби у самоідентифікації підприємства, як суб'єкта господарської діяльності. Задоволення потреб підприємства починається з нагальних і продовжується в напрямку онтологічних, що відображає перехід центру концентрації зусиль менеджменту із кількісних показників до якісних, які стають основою для забезпечення конкурентоздатності. Саме посилення конкуренції на зовнішніх та внутрішніх ринках гальмують просування української авіаційної техніки на них.

Базова потреба підприємства полягає у необхідності здійснення виробничо-комерційного процесу, основою якого стає вироблення та збут продукції, де виробничий процес потребує здебільшого трудових та капітальних ресурсів, а реалізація – покупців. Таким чином, до потреб підприємства першого рівня варто віднести потреби в різного роду ресурсах, власній продукції або послугі, споживачах. Процес відновлення капіталу потребує інноваційного підходу до реструктуризації його окремих елементів в комплексі, що забезпечить економію минулої та живої праці.

Виготовленню продукції передують маркетингове дослідження ринку товарів, робіт та послуг, які планує виробляти підприємство, що передбачає аналіз обсягу та структури попиту і пропозиції продукції. Попит на продукцію підприємств визначається її конкурентоспроможністю та платоспроможністю споживачів, яка тісно корелює із макроекономічними показниками стану національного господарства країни, до якої вони належать.

За результатами маркетингового дослідження ринку робиться висновок щодо відповідності стратегії діяльності підприємства потребам споживачів. У разі якщо обсяги реалізації продукції, аналогічної тій що виробляється підприємством, у структурі сукупного попиту на продукцію галузі суттєво нижчі від обсягів продажу товарів, робіт та послуг іншої специфікації, то піднімається питання щодо необхідності проведення маркетингового типу реструктуризації.

Сутність маркетингової реструктуризації полягає в корегуванні номенклатури власної продукції згідно вподобань споживачів, пошуку нових ринків збуту, організації мереж збуту та сервісного обслуговування в перспективних торгових зонах, обґрунтування перспектив змін споживання. Ступінь охоплення та проробки сегментів ринку, технічної оснащеності комунікаційних мереж обумовлюють можливість узгодженості діяльності різних за рівнем ієрархії структурних елементів, підтримки організаційних та фінансових зв'язків при формуванні цінової політики.

Проте, варто зазначити, оскільки авіабудівна галузь віднесена Законом України «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12.07.2001 № 2660-III [7] до пріоритетних галузей економіки, а указом Президента України «Про Воєнну доктрину України» від 15.06.2004 № 648/2004 [8] до основних напрямів військово-технічної політики уряду віднесено «підвищення темпів технічного оснащення військових формувань та органів спеціального призначення відновленими, модернізованими і новими зразками ... авіаційною технікою», то до структури попиту підприємства авіапрому слід включати держзамовлення.

Досліджуючи попит та пропозицію іноземного ринку авіаційної техніки з метою оцінки конкурентоспроможності власної продукції та потенційного обсягу попиту на неї необхідно враховувати вимоги щодо сертифікації авіа продукції, які діють на територіях їх експлуатації. Так, ринок США вимагає обов'язкової сертифікації продукції згідно Federal Aviation Regulations – 21, західноєвропейський – Joint Aviation Requirements – 21, СНД – «Авиационные правила АП, часть 21, разделы F, G. Правила сертификации производства воздушных судов, двигателей и воздушных винтов». В Україні авіабудування регулюється частиною 21 Авіаційних правил України «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника», затвердженою наказом Міністерства інфраструктури України від 17.01.2014 № 27.

Окрім цього, маркетингове дослідження має на меті пошук резервів підвищення конкурентоспроможності підприємства. Для авіаційних підприємств такі можливості створює держава, зокрема законом України «Про розвиток літакобудівної промисловості» їх звільнено

від сплати ввізного мита за товари, що використовуються в процесі розробки та виробництва авіаційної техніки, подовжено строк завершення експортно-імпортних операцій з 180 до 500 днів, встановлено особливі умови сплати земельного податку, ПДВ та податку на прибуток.

Ураховуючи те, що вітчизняні авіаперевізники мають у своєму парку сучасні літаки українського виробництва, можна зробити припущення, що попит на них залежить від попиту в Україні на авіаперельоти, який корелює зі станом національної економіки, що впливає на платоспроможність населення (табл. 1).

Таблиця 1

Індекси обсягу перевезення пасажирів транспортом загального користування, %

Види транспорту	До попереднього року										
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Індекс ВВП, %	106	112	103	107	108	102	85	104	105	100	-
Індекс ВВП на одну особу, %	107	113	104	108	109	103	86	105	106	100	-
Транспорт	98	104	103	101	100	101	87	94	102	98	97
наземний	98	104	103	101	100	101	87	94	102	98	97
залізничний	102	95	99	101	100	100	96	100	101	100	99
автомобільний (автобуси)	102	113	103	104	105	105	92	93	97	96	97
трамвайний	95	98	100	97	95	94	82	91	112	100	95
тролейбусний	94	96	103	94	91	97	81	94	112	100	97
метрополітенний	104	97	105	103	101	103	78	101	102	99,5	100
водний	111	130	115	95	74	93	87	99	105	83	109
морський	122	140	117	96	71	96	85	107	106	84	112
річковий	95	98	105	90	92	84	97	65	98	75	87
авіаційний	107	136	118	114	113	125	83	119	123	108	100

Закон відповідності збагачення населення до витрат населенням охоплює усі галузі народного господарства і вказує на прямий зв'язок витратної частини від доходної. Зокрема це стосується і такого показника, як ВВП, який застосовується у всьому світі для визначення вищезгаданого зв'язку. Оскільки авіаперевезення є не найдорожчою послугою, що пропонується на ринку пасажиро перевезень та вантажу, але при цьому найшвидшим та найкомфортнішим, то саме зміна попиту на авіаційні пасажиро перевезення відчутно вказує на доходність населення.

Залежність попиту на авіаперевезення в Україні від доходів населення підтверджує відповідність найвищих та найнижчих значень за показниками, зокрема найвищому темпу росту ВВП у 2004 році, який склав 104 % порівняно з попереднім роком відповідає найвищий темп росту обсягу авіаперевезень – 136 %, а найнижчому у 2009 році, що склав 87 %, – найнижчий – 83 відсотки. Аналіз динаміки показників перевезень пасажирів та вантажу авіаційним транспортом засвідчив зростання попиту на послуги авіаперевізників (табл. 2).

Зведений індекс обсягу перевезень пасажирів транспортом загального користування вказує на те, що кількість людей, яка ним скористалась у 2012 році складає 45 % обсягу 1990 року. Відновлюючись з часів набуття Україною незалежності, перевезення громадським транспортом зростали з 1990 року до початку економічної кризи 2008 року, після чого тренд набув зворотного напрямку. Серед видів громадського транспорту найбільш динамічно розвивався авіаційний, який зріс з 8 % обсягу перевезень 1990 року у 2000 році до 55 % у 2012 році, а абсолютні показники продемонстрували збільшення пасажирообороту за період з 2000 по 2012 роки з 1,7 до 14,4 млрд. пас. кілометрів (табл. 3).

Таблиця 2

Індекси обсягу перевезення пасажирів транспортом загального користування, %

Види транспорту	До 1990 року											
	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт	46	52	53	55	55	55	56	49	46	47	45	-
наземний	46	52	54	55	55	55	56	49	46	47	46	-
залізничний	86	75	68	67	67	67	67	64	64	64	64	-
автомобільний (автобуси)	42	31	45	46	48	50	52	48	45	43	41	-
трамвайний	41	69	55	55	54	51	48	39	36	40	40	-
тролейбусний	42	80	57	59	55	50	49	40	37	42	42	-
метрополітенний	83	111	125	131	135	137	141	111	112	115	114	-
водний	25	13	26	30	54	21	20	17	17	18	15	-
морський	30	14	37	43	42	29	28	24	25	27	23	-
річковий	19	11	11	12	11	10	8	8	5	5	4	-
авіаційний	13	8	22	26	29	33	42	35	41	51	55	-

Таблиця 3

Пасажи́рооборот транспорту загального користування, (млрд.пас.км)

Види транспорту	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт	222,5	120,2	113,1	128,6	135,8	139,3	140,9	147,0	130,0	130,0	134,1	132,3	128,3
Наземний	204,7	116,3	111,3	123	129,6	130,9	131,4	136,1	120,9	118,9	120,2	117,8	115,6
залізничний	76,0	63,8	51,8	51,7	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6	49,3	49,0
автомобільний (автобуси)	90,3	34,8	28,8	47,5	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2	52,0	51,5	50,3	49,0
трамвайний	13,0	5,3	9,0	6,6	6,5	6,3	5,8	5,4	4,4	4,0	4,4	4,5	4,1
тролейбусний	21,0	8,8	16,8	10,8	11,2	10,4	9,3	9,0	7,3	6,9	7,8	7,8	7,6
метрополітенний	4,4	3,6	4,9	6,4	6,7	7,0	7,1	7,3	5,7	5,8	5,9	5,9	5,9
водний	1,7	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
морський	1,1	0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
річковий	0,6	0,1	0,0	0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
авіаційний	16,1	3,3	1,7	5,5	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0	11,0	13,8	14,4	12,6

З 2000 по 2013 рік зростання пасажирообороту транспортом загального користування спостерігалось лише автомобільним та авіаційним видами транспорту, що свідчить про потенціал до подальшого зростання обсягів авто- та авіаперевезень.

Найнижчі показники авіації щодо перевезення вантажів серед видів транспорту, зокрема переміщення вантажів до 200 тис. тон на рік за період з 1995 по 2013 роки у той час як автомобільним транспортом перевозилось більше 1 млрд тон, вказують на те, що авіаційний транспорт не орієнтований на перевезення вантажів у зв'язку із собівартістю таких послуг, що ґрунтується на її складових таких як: ціна обслуговування, вартість пального (табл. 4).

Слід зазначити, що до переліку вантажів які перевозяться авіаційним транспортом переважно входять кореспонденція та поштові відправлення легких, негабаритних речей, у той час, як трубопровідний транспорт призначений виключно для транспортування та виключає перевезення пасажирів, а решта видів транспорту надають окремо від послуг пасажирських перевезень – транспортні. Низький показник авіаційного транспорту щодо перевезення вантажів обумовлений і тим, що транспортні літаки практично не залучаються до переміщення вантажів цивільної авіації, а військова авіація з 1990 до 2013 року їх фактично не використовувала.

Таблиця 4

## Перевезення вантажів за видами транспорту, (млн.т)

Види транспорту	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт	6286	2456	1529	1731	1805	1873	1990	1972	1625	1765	1887	1853	1854
наземний	6167	2422	1514	1710	1784	1850	1965,4	1953	1615	1754	1877	1845	1848
залізничний	974	360	357	462	450	479	514	499	391	433	469	457	444
автомобільний	4897	1816	939	1027	1121	1167	1255	1267	1069	1168	1253	1260	1278
трубопровідний	296	246	218	221	213	204	196	187	155	153	155	128	126
водний	119	34	15	21	21	23	24	19	10	11	10	8	6
морський	53	21	6,3	9	8	9	9	8	5	4	4	4	3
річковий	66	13	8,3	12	13	14	15	11	5	7	6	4	3
авіаційний	0,2	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Не зважаючи на орієнтованість авіаційного транспорту в Україні на перевезеннях пасажирів, йому належать найвищі темпи відновлення обсягу переміщення вантажів порівняно з 1990 роком, зокрема в 2013 році перевезено 50 % обсягів вантажу 1990 року, у той час як залізничний та трубопровідний транспорт відновили обсяги перевезень лише на 46 % та 43 % відповідно (табл. 5).

Таблиця 5

## Індекси обсягу перевезення вантажів за видами транспорту, %

Види транспорту	1990 = 100											
	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Транспорт	39	24	28	29	30	32	31	26	28	30	29	29
наземний	39	25	28	29	30	32	32	26	28	30	30	30
залізничний	37	37	47	46	49	53	51	40	44	48	47	46
автомобільний	37	19	21	23	24	26	26	22	24	26	26	26
трубопровідний	83	74	75	72	69	66	63	52	52	52	43	43
водний	28	12	17	18	19	20	16	8	9	8	7	5
морський	39	12	17	16	16	17	15	9	8	8	6	6
річковий	20	13	18	20	22	23	17	8	11	9	7	5
авіаційний	11	14	60	74	59	62	61	51	53	55	73	50

Визначивши тенденцію до зростання попиту на продукцію авіаційної галузі варто проаналізувати наявність кадрового забезпечення на ринку праці, як одного з ключових факторів виробництва. Стан трудових та виробничих ресурсів, техніко-технологічного забезпечення виробничого процесу визначає потребу підприємства в ресурсно-технологічному типі реструктуризації, оскільки відображає повноту та якість консолідованих засобів виробництва та залученої людської праці, здатності оптимізувати процес виробництва, створення переважно власних закінчених циклів виробництва.

Можливість забезпечення підприємства трудовими ресурсами за кількісною та якісною ознакою відображається структурою попиту та пропозиції робочої сили на ринку праці, яка вказує на обсяг незайнятих у виробництві громадян та їх кваліфікацію (табл. 6).

Таблиця 6

Попит і пропозиція робочої сили на зареєстрованому ринку праці за професійними групами, (на кінець року, тис)

Назва показника	Кількість зареєстрованих громадян, не зайнятих трудовою діяльністю				Потреба підприємств у працівниках на заміщення вільних робочих місць			
	2005	2010	2012	2013	2005	2010	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Усього	903,5	564	526,2	-	186,6	63,9	48,6	-
Законодавці, вищі державні службовці, керівники, менеджери (управителі)	56	51,4	53,2	-	12,7	5,7	4,3	-
Професіонали	48,1	48,1	45,8	-	18,6	9	8,2	-
Фахівці	78,4	53	50,6	-	17,4	7,4	5,9	-
Технічні службовці	46,7	31,8	28,8	-	5,1	2,2	1,3	-
Працівники сфери торгівлі та послуг	120,6	76,6	76,4	-	12,4	7,9	5,1	-
Кваліфіковані робітники сільського та лісового господарств, риборозведення та рибальства	41,5	22,8	20,3	-	2,3	0,7	0,6	-
Кваліфіковані робітники з інструментом	95,4	69,9	60,5	-	56	13,2	9,7	-
Робітники з обслуговування, експлуатації та контролювання за роботою технологічного устаткування, складання устаткування та машин	153,5	107,2	101,3	-	39,6	7,9	6,7	-

За період з 2005 по 2012 роки в Україні спостерігається скорочення чисельності не зайнятих трудовою діяльністю, яка в 2012 році досягла рівня 526,2 тис. осіб, тоді як у 2005 році цей показник складав 903,5 тис. осіб. Однак, скоротилась і потреба підприємств у працівниках з 186,6 тис. осіб у 2005 році до 48,6 тис. осіб у 2012 році. Кількість безробітних громадян протягом 2005–2012 років скоротилась за всіма категоріями, у тому числі фахівців з 78,4 до 50,6 тис. осіб, кваліфікованих робітників з інструментом з 95,4 до 60,5 тис. осіб, робітників з обслуговування, експлуатації та контролювання за роботою технологічного устаткування, складання устаткування та машин з 153,5 до 101,3 тис. осіб, найменше скоротилась чисельність безробітних професіоналів з 48,1 до 45,8 тис. осіб.

Слід зазначити, що потреба підприємств у заміщенні працівниками вільних робочих місць протягом 2005–2012 років скорочувалась швидшими темпами, ніж пропозиція робочої сили, так потреба у професіоналах зменшилась з 18,6 до 8,2 тис. осіб, фахівців з 17,4 до 5,9 тис. осіб, кваліфікованих робітників з інструментами з 56 до 9,7 тис. осіб, робітників з обслуговування, експлуатації та контролювання за роботою технологічного устаткування, складання устаткування та машин з 39,6 до 6,7 тис. осіб, що свідчить про зменшення кількості суб'єктів господарювання (табл. 7).

Ефективна робота промисловості залежить від багатьох факторів, що впливають на її функціонування. Так, наприклад, існують і граничні показники кількості суб'єктів господарювання, які можуть приймати участь у виробничому процесі, а також розділяються по галузям. Першою граничною межею виступає населення, тобто, не може бути більше фізичних осіб-підприємців ніж працездатного населення в державі. Таким чином зміна кількісного складу промисловості вказує на вплив негативних факторів, які в свою чергу дають можливість визначення тих частин промисловості, які потребують реструктуризаційних перетворень.







Кількість суб'єктів господарювання скоротилась з 2 183,9 тис. у 2010 році до 1 600,1 тис. у 2012 році, при цьому частка підприємств за цей ж період збільшилась з 17,3 % до 22,8 %, а фізичних осіб-підприємців відповідно зменшилась з 82,7 % до 77,2 %. Слід відзначити різке скорочення кількості приватних підприємців у 2011 році, що пов'язано із прийняттям Податкового кодексу в грудні 2010 року, який збільшив податковий тиск на малий бізнес і спричинив його скорочення. Незважаючи на зменшення кількості зайнятих та найманих працівників з 2010 по 2012 роки, яка скоротилась з 10 772,7 тис. осіб до 9948 тис. осіб та з 8 845,8 тис. осіб до 8 611,2 тис. осіб відповідно, обсяг реалізації продукції підвищився протягом цього періоду з 3 596 646,4 млн. грн до 4 468 843,4 млн. грн, де частка приватного сектору скоротилась на 11 %.

Кількість суб'єктів господарювання в промисловості у 2012 році зменшилась до 118,4 тис. одиниць, порівняно з 2010 роком, коли їх кількість складала 152 тис. одиниць. Кількість зайнятих працівників в промисловості скоротилась протягом цього періоду з 3 291,9 тис. осіб до 3 209,4 тис. осіб., а найманих – з 3 178,5 тис. осіб до 3 125,8 тис. осіб, обсяг продукції при цьому збільшився з 1 173 801,8 млн. грн до 1 524 456,7 млн. гривень. Це дозволяє зробити висновок, що використана цінова складова визначення обсягу виготовленої продукції та наданих послуг, що звужує ринок, посилює соціальну небезпеку, зниження купівельної спроможності населення.

Більш суттєве скорочення кількості суб'єктів господарювання спостерігалось у сферах транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності – з 145,9 тис. од. у 2010 році до 87 тис. од. у 2012, у структурі яких зросла питома вага підприємств з 9,3 % до 17,5 %, порівняно з приватними сектором. Чисельність зайнятих працівників в даних сферах діяльності протягом 2010–2012 років скоротилась з 1 133 тис. осіб до 1 072,1 тис. осіб, а найманих підвищилась з 996,7 тис. осіб до 997,2 тис. осіб. Обсяг реалізації послуг у 2012 році склав 223 113,2 млн. грн, у той час, як у 2010 році цей показник складав 160 170,2 млн. грн.

Результати розрахунку структури основних показників діяльності суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності занесено до табл. 8.

Найбільша кількість суб'єктів господарювання в національному господарстві у 2010–2012 роках припадало на сферу оптової та роздрібної торгівлі, ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів, у якій в 2012 році функціонувало 52,6 % всіх підприємницьких структур, обсяг реалізували продукції якої був також найбільшим і склав 40,7 %. Проте, найбільша чисельність зайнятих – 32,3 % та найманих працівників – 36,3 % у 2012 році спостерігалась в промисловості, питома вага реалізації продукції якої склала 34,1 %. У сферах транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності в 2012 році функціонувало 5,4 % суб'єктів господарювання від загальної кількості в національному господарстві, а питома вага зайнятих та найманих працівників у 10,8 % та 11,6 % відповідно реалізували 5 % від загального обсягу продукції.

Не зважаючи на збільшення чисельності безробітних громадян, менеджери підприємств авіаційної галузі та експерти відзначають брак висококваліфікованих працівників з профільною освітою, що пояснюється неконкурентоздатністю заробітної плати вітчизняних підприємств у порівнянні із закордонними роботодавцями. Проте, слід відзначити і скорочення наукових кадрів в Україні, яке спостерігається щорічно, починаючи з 1990 року (табл. 9)





Таблиця 9

## Наукові кадри в Україні, (тис.чел.)

Назва показника	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Кількість працівників наукових організацій	494,2	293,1	188,0	173,6	170,6	160,8	155,5	149,7	146,8	141,1	134,7	129,9	-
Кількість спеціалістів, які виконують наукові та науково-технічні роботи	313,1	179,8	120,8	106,6	105,5	100,2	96,8	94,1	92,4	89,6	85,0	82,0	-
з них мають науковий ступінь доктора наук	3,2	4,1	4,1	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,4	4,5	4,4	4,5	-
кандидата наук	29,3	22,9	17,9	17	17,0	17,0	17,0	17,1	17,1	17,0	16,1	15,9	-
Кількість працівників, які виконують науково-технічні роботи за сумісництвом	36,0	41,7	53,9	65,6	68,5	74,9	76,9	75,8	71,8	69,4	68,2	61,1	-
з них мають науковий ступінь доктора наук	2,9	4,2	5,5	6,4	6,9	7,4	7,5	7,5	7,5	7,5	7,3	6,7	-
кандидата наук	21,1	18,6	23,3	23,7	25,7	29,2	30,1	30,1	30,3	29,7	30,1	26,1	-

У період з 1990 по 2004 роки чисельність працівників наукових організації скоротилась з 494,2 тис. осіб до 173,6 тис. осіб, а в 2012 роки досягла 129,9 тис. осіб, як і кількість спеціалістів, які виконували наукові та науково-технічні роботи – з 313,1 тис. осіб у 1990 році до 106,6 тис. осіб у 2004 році, а в 2012 році досягла 82 тис. осіб, що пов'язано з капіталізацією народного господарства і, як наслідок, заміна досліджень за держзамовленнями на дослідження в інтересах приватних структур, які проводяться в середині підприємств. Відсутність інтересу держави до технологічного розвитку, не спроможність уряду зрозуміти перспективність використання високотехнологічних розробок, скорочення фінансування міністерств та відомств, а також курс на приватизацію, яка ще й проходить з лобіюванням власних інтересів можновладців, створили в Україні клімат який породжує максимально можливу кількість комерсантів і зав'язує відносини перепродажу від одного до іншого. Тому важливість впровадження саме інституційної реструктуризації є не тільки вигідним, а й необхідним.

Слід зазначити, що серед спеціалістів, які виконували наукові та науково-технічні роботи зменшилась кількість кандидатів наук з 29,3 тис. осіб у 1990 році до 15,9 тис. осіб у 2012 році з описаних вище причин – переходу в приватні структури, де оплата праці помітно вище порівняно з державними науково-дослідними інститутами, а збільшення кількості докторів наук які виконували цю ж роботу за даний період підвищилась з 3,2 тис. осіб до 4,5 тис. осіб, де серед причин більша заробітна плата порівняно з кандидатами наук у зв'язку з вищим науковим ступенем, більшою вислугою років, отриманими званнями в ході наукової діяльності, старшим віком тощо.

## ВИСНОВКИ

В цілому, слід зазначити, що на вибір та обґрунтування типу реструктуризації авіапідприємств впливає низка чинників, які обумовлюють розвиток відповідних процесів. Дослідження розроблених автором основних типів реструктуризації дозволило визначитись з основними макроекономічними показниками, що необхідно покласти в основу прийняття управлінського рішення на макро та макрорівнях задля удосконалення виробничо-

комерційної діяльності авіапідприємств. Розробка механізмів вирішення проблеми кількісного та якісного розвитку даних суб'єктів господарювання має ґрунтуватись на забезпеченні відновлення використовуваних ресурсів на інноваційній основі, забезпечення рівномірності темпів відтворювальних процесів задіяного нематеріального, матеріального, людського капіталу, що пов'язано із особливостями розвитку підприємств авіабудування, авіакомпаній, виробничо-господарської інфраструктури транспортної галузі, особливо, аеропортів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Стратегії розвитку авіаційної промисловості на період до 2020 року: Розпорядженням КМУ від 27.12.2008 № 1656-р.
2. Положення про порядок реструктуризації підприємств, затверджене наказом Фонду державного майна України від 12.04.2002 № 667.
3. Методичні вказівки щодо проведення реструктуризації державних підприємств, затверджене наказом Мінекономіки від 23.01.1998 № 9.
4. Про затвердження типового плану реструктуризації та досудової санації господарських товариств, у статутних фондах яких державна частка становить більше, ніж 50 %: Наказ ФДМУ від 17.11.2004 № 2502.
5. Методика розробки планів реструктуризації державних підприємств та організацій: Наказ Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій від 02.06.1997 № 73.
6. Положення про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації: Спільний наказ Міністерства фінансів України та ФДМУ від 26.01.2001 № 49/121.
7. Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12.07.2001 № 2660-III.
8. Указ Президента України «Про Воєнну доктрину України» від 15.06.2004 № 648/2004.
9. Закон України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» від 30 червня 1999 р. № 784 – Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 42–43. – Ст. 378.
10. Методичні рекомендації щодо виявлення ознак неплатоспроможності підприємств і ознак дії з прихованого банкрутства, фіктивного банкрутства чи доведення до банкрутства. Наказ № 14 Міністерства економіки України від 19.01.2006 р. зі змінами та доповненнями.
11. Мильнер Б. Управление интеллектуальными ресурсами / Б. Мильнер – Вопросы экономики. – 2008. – № 7. – С. 129–141.
12. Новікова М. В. Сучасні тенденції діяльності авіаційної галузі України / М. В. Новікова – Формування ринкових відносин в Україні. Збірник наукових праць, 2008. – № 1 (80). – С. 163–166.
13. Шипуліна Ю. С. Критерії та методика діагностики інноваційного потенціалу промислового підприємства / Ю. С. Шипуліна – Механізм регулювання економіки. – 2008. – № 3. – Т. 1. – С. 58–63.