

4) Предварительная работа со стороны самих фирм – возможных участников СП. Это, во-первых, создание соответствующей западным стандартам организационной структуры производства и труда. Во-вторых – должное информирование потенциальных инвесторов о конкретных возможностях вложения средств и в целом о привлекательности региона. Первое означает самостоятельный активный поиск иностранного партнера, второе – достижимо посредством организации и участия фирм в различных международных проектах, ярмарках, выставках и подобных мероприятиях.

Воят О.О.

ВСТУПЛЕНИЕ УКРАИНЫ В ВТО: ОЦЕНКА ВОЗМОЖНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Вступление Украины во Всемирную торговую организацию и возможные последствия данного решения, являются, наверное, одними из наиболее дискутируемых вопросов в новейшей истории нашего государства. Действительно, в то время как политическое решение по данному вопросу в Украине уже не вызывает сомнений после президентских выборов 2004 г., наличие большого количества экономических спекуляций дает почву для новых исследований, целью которых является доказательство или опровержение гипотезы о превышении суммарными выгодами негативных социально-экономических последствий вступления нашего государства в ВТО. Данный анализ может проводиться как на национальном и региональном, так и на отраслевом уровне. Целью данной работы является оценка возможных последствий вступления Украины в ВТО для национального авиастроения.

Украине в наследство от СССР досталась развитая авиационная промышленность. Она представлена Харьковским государственным авиационным промышленным предприятием (Харьков), АНТК им. Антонова (Киев), ОАО «Мотор Сич» (Запорожье), «Авиант» (Киев), ГП ЗМКБ «Прогресс» им. А.Г.Ивченко (Запорожье). Характерной особенностью украинской авиастроительной отрасли является наличие тесной кооперации с российскими партнерами. Так, примерно 65% всех комплектующих для украинских самолетов поступают из Российской Федерации. По оценкам экспертов, в настоящее время самолеты семейства "Антонов" эксплуатируются в 42 странах мира. Прогнозный ежегодный рост объемов производства в национальной авиационной промышленности оценивается в 10-15%.

По мнению экспертов для отрасли авиастроения будет характерно преобладание положительных последствий вступления в ВТО. Однако, возникнет проблема реструктуризации, которую, по нашему мнению, более логично провести еще до вступления в ВТО. Под реструктуризацией здесь скорее понимается приведение самого производственно-организационного процесса в соответствие с мировыми стандартами, изменение организации управления. Например, создание консорциума «Антонов», посредством объединения основных авиастроительных предприятий Украины, могло бы позволить сконцентрировать ресурсы и вести более эффективную конкурентную борьбу на мировом рынке. На данный момент национальное авиастроение пользуется достаточно сильной поддержкой со стороны государства. После вступления в ВТО Украина откроет свой внутренний рынок для конкурентов, получая возможность доступа на рынки других стран. Отечественным предприятиям будет практически невозможно конкурировать на таких развитых рынках как ЕС и США, так как местные компании уже давно и прочно на них закрепились. Для сравнения: за 2004 год по официальной информации Украина продала 12 самолетов, в то время как уже в октябре того же года Airbus (ЕС) – 224, Boeing (США) – 218. Производство готовой продукции и комплектующих дает рабочие места, поступления налоговых платежей. В связи с этим, успешное продвижение продукции украинского авиастроения на рынки данных стран будет осложнено барьерами.

Причин такого давления может быть множество, например то, что двигатели фирмы Rolls-Royce или Pratt&Whitney обладают большей мощностью, хотя двигатели украинского производства в общих своих характеристиках являются сопоставимыми. Имеет место политический вопрос, подкрепленный экономическими интересами лоббирующих организаций. Развитые страны будут продолжать защищать свой рынок нетарифными методами регулирования. Следует заметить то, что при продаже одного самолета его цена это только 20-30% получаемой прибыли, остальные 70-80% это прибыль, получаемая при обслуживании данного самолета. Компании развитых стран будут приобретать преимущества в виде снижения цен на двигатели и комплектующие, что, возможно, лишит Украину ее основного ценового конкурентного преимущества. После присоединения к ГАТТ/ВТО, в условиях политики открытой экономики, возможности государства по поддержке и защите отрасли существенно уменьшатся. Кроме того, станет действовать другая сила – межгосударственное политическое влияние, где Украина пока является скорее объектом, а не субъектом влияния.

Украина, как страна, обладающая достаточно прогрессивными научными разработками и высококвалифицированными научно-техническими кадрами, может иметь перспективу сотрудничества в рамках международных проектов, специализируясь на производстве отдельных комплектующих или проведении конструкторских разработок. Вероятно, большая часть специалистов сможет применить свои знания и опыт в данной форме сотрудничества. С другой стороны, в среднесрочной перспективе Украина может престать быть государством, которое строит самолеты собственного производства. Конкуренция – это, в некотором роде, естественный отбор, в котором выживает сильнейший, наилучший и наиболее приспособляемый. Если украинское авиастроение с его, действительно выдающимися творениями (Ан-125 «Руслан», Ан-225 «Мрія» и другие разработки) действительно так хороши, то они займут достойное место на мировом рынке авиастроения. Однако, не следует забывать, что как в ЕС, так и в США именно государственная поддержка и характеристики рынка позволили местным авиастроительным компаниям занять то место, которое они занимают сейчас. Поэтому, если Украина хочет оставить за собой статус страны экспортера авиатехники, государственная поддержка в среднесрочной перспективе будет просто необходима.

Таблица 1. Характеристика возможных последствий вступления Украины в ВТО для национального авиастроения (среднесрочная перспектива)

	Позитивные последствия	Негативные последствия
Внутренние производители	<ul style="list-style-type: none"> - Переход на мировые стандарты производства - Интегрирование и сотрудничество с ведущими мировыми 	<ul style="list-style-type: none"> - потеря защиты и поддержки государства в виде субсидий, налоговых льгот - увеличение уровня цен вследствие потери государственной поддержки

	ми производителями - Участие в международных проектах - Возможность расширения объемов продаж в страны Латинской Америки, Азии и Африки	- возможность снижения объемов продаж на традиционных рынках вследствие повышения цен
Внутренние потребители	- расширение ассортимента - усиление конкуренции по качеству	- возможность повышения цен
Смежные отрасли (по отношению к авиастроению)	- возможность получения спецзаказов - модернизация производства	- вероятность сокращения объемов производств или переориентирование на производство других видов продукции
Государственный бюджет	- экономия за счет отсутствия субсидий и дотаций - налоговые поступления в бюджет от производителей комплектующих	- изменение статуса Украины как страны-экспортера продукции авиастроения - государственные авиакомпании могут быть ориентированы на приобретение более надежной (дорогостоящей) техники за рубежом; следовательно – увеличение расходов
Занятость	- повышение квалификации в соответствии со стандартами ведущих стран экспортеров	- снижение занятости - возможность утечки квалифицированного персонала к конкурентам и в другие сферы экономической деятельности

Вступление Украины в ВТО является неизбежным, вполне логичным политическим и экономическим шагом. Последствия для национального авиастроения могут быть как положительного, так и отрицательного характера (табл. 1), но их наличие и соотношение скорее зависит не от самого факта вступления в ВТО, а от того насколько правильно обдуманно и успешно для украинской стороны будет проходить процесс переговоров со странами-членами данной организации.

Вязовик С.М.

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРОЦЕССОМ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ВЭД

В связи с тем, что на большинстве предприятий оборудование не обновлялось уже в течение пятнадцати - двадцати лет и износ основных фондов достиг 50 - 60% перспективы их выживания и конкурентоспособности всецело зависят от инвестиционной активности.

В свою очередь на инвестиционную активность в значительной мере влияет инвестиционный климат, в общем, в государстве и в регионе в частности, который определяется макроэкономическими факторами (политической обстановкой, экономическим ростом ВВП, относительно неизменной законодательной базой, развитой инвестиционной инфраструктурой и существованием высокого внутреннего спроса на инвестиционные ресурсы).

Из данных представленных в таблице № 1 видно, что и в Украине в целом и в АР Крым инвестирование предприятий, в основном, осуществляется за счет собственных источников, доля всех остальных источников незначительна. Если рассматривать структуру источников финансирования в целом по Украине, то она за три анализируемых года практически не изменялась. В АР Крым в отличие от Украины за анализируемый период прослеживаются существенные изменения. Так после собственных источников финансирования вторую позицию в 2001–2002 гг. занимали иностранные инвестиции, а в 2003 году существенно возросла доля кредитов (более чем в пять раз) и бюджетное финансирование (в два раза), но уменьшилась доля иностранных инвестиций (в два раза).

Таблица № 1. Структура инвестиций в основной капитал по источникам финансирования

№	Источники финансирования	Украина			АР Крым		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003
		процентов к общему объему инвестиций					
1.	Средства государственного бюджета	5,4	5,0	7,0	5,2	4,1	8,5
2.	Средства местных бюджетов	4,1	3,7	4,1	6,1	5,5	6,9
3.	Собственные средства предприятий	66,8	65,8	61,4	61,9	65,4	58,9
4.	Кредиты банков и др. займы	4,3	5,3	8,2	0,4	2,6	12,2
5.	Средства иностранных инвесторов	4,3	5,6	5,5	13,9	10,8	5,7
6.	Средства населения на индив. строительство	4,4	4,2	3,6	7,0	5,4	3,7
7.	Другие источники финансирования	10,7	10,4	10,2	5,5	6,2	4,1

Согласно статистическим данным рентабельность от операционной деятельности предприятий в среднем по Крыму в 2001 году составила 2,9 %; в 2002 году – 0,5 %; в 2003 году – 2,8 %. Из данных можно сделать вывод, что большинство предприятий до сих пор являются убыточными и для экономического роста, которых необходимы значительные инвестиции.

В сложившейся ситуации многим предприятиям довольно проблематично привлечь заемный капитал (отсутствие достаточного ипотечного залога и не отвечающее требованиям, предъявляемым банками финансовое состояние предприятий), поэтому основными источниками финансирования на данном этапе должны стать частные инвестиции отечественных и