

КОНСОЛІДАЦІЯ КАПІТАЛУ ЯК ІНСТРУМЕНТ КОНКУРЕНТНОЇ СТРАТЕГІЇ СУБ'ЄКТІВ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАБУДУВАННЯ

У статті досліджено застосування консолідації капіталу, як інструмента конкурентної стратегії, провідними виробниками на світовому ринку авіабудування.

Ключові слова: консолідація капіталу, конкурентна стратегія, світовий ринок авіабудування.

В статье исследовано применение консолидации капитала, как инструмента конкурентной стратегии ведущими производителями на мировом рынке авиастроительства.

Ключевые слова: консолидация капитала, конкурентная стратегия, мировой рынок авиастроения.

In the article is investigated application of capital consolidation, as tool of competitive strategy by leading manufacturers in the world market of aviaconstruction.

Keywords: capital consolidation, competitive strategy, the world market of aviaconstruction.

Постановка проблеми. Консолідація капіталів, як інструмент конкурентної стратегії, достатньо часто застосовується сучасними виробниками авіаційної промисловості. Через створення стратегічних альянсів, злиття та поглинання, компанії намагаються отримати певні конкурентні переваги на світовому ринку авіабудування. Завдяки цьому, скорочується кількість конкуруючих компаній та створюються нові, потужні промислово – фінансові об'єднання. Разом з іншими факторами, консолідація капіталів, наприкінці ХХ – на початку ХХІ століття, сприяла бурхливому розвитку світового авіабудування. Разом з тим, не завжди отриманий економічний ефект від застосування означеної стратегії є позитивним.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Процеси консолідації капіталу, зокрема діяльність транснаціональних корпорацій, транснаціональні стратегічні альянси, злиття та поглинання досліджуються такими вченими як Астапович А., Кизим Н., Костицький В., Лучко М., Мільнер Б., Новицький В., Плотніков О., Рогач О., Рокоча В., Соколенко С., Удовік С., Шимаї М. та ін. Дослідженням діяльності провідних виробників на світовому ринку авіабудування займаються Афанасьєва Л., Бодрунов С., Бочаров С., Дмитрієв Н., Ковальков Ю., Кривов Г.А., Лауль А., Матвиєнко В., Щербак А., Щердіна Т. та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Існує реальна потреба в дослідженні застосування консолідації капіталу, як інструмента конкурентної стратегії провідних виробників на світовому ринку авіабудування, особливо зараз, коли порушується питання про об'єднання авіапромислових комплексів України та Росії.

Тому, **метою статті** є ознайомлення з результатами дослідження процесів консолідації капіталу, як інструмента конкурентної стратегії провідних виробників на світовому ринку авіабудування.

Виклад основного матеріалу. Консолідація капіталу – це процес об'єднання (злиття) капіталів суб'єктів господарювання з метою підвищення ефективності, максимізації прибутку компанії та посилення конкурентних переваг на ринку, шляхом забезпечення якісно нового процесу приросту капіталу за рахунок його перерозподілу, зміни структури та капіталізації доходів. Взаємопов'язаними складовими елементами консолідації капіталу є його концентрація та централізація.

Концентрація капіталу – це процес зосередження, нарощування, зростання капіталу за рахунок капіталізації доходів, а централізація капіталу – це процес збільшення розмірів капіталу за рахунок примусового або добровільного злиття, поглинання та об'єднання раніше самостійних капіталів. Концентрація та централізація капіталу не є тотожними процесами. Принципова відмінність між концентрацією та централізацією капіталу полягає у джерелі збільшення капіталу. Так, при концентрації капіталу, джерелом збільшення капіталу є додана вартість, а при централізації капіталу – джерелом виступають вже існуючі капітали.

Процеси концентрації та централізації капіталу взаємопов'язані, оскільки концентрація капіталу виступає як основа притягання капіталів та їх централізації, а централізація – прискорює процес концентрації капіталу. Визначення вказаних вище понять та їх взаємозв'язок показано на рис. 1.



Рис. 1. Взаємозв'язок консолідації, концентрації та централізації капіталу.

Основними мотивами, що спонукають капітал до консолідації є максимізація прибутку компанії та посилення конкурентних переваг на ринку; технічні й технологічні переваги; економія від масштабу виробництва; вища стійкість та стабільність підприємства в умовах кризи; переваги у сфері обігу; зниження витрат; підвищення конкурентоздатності підприємства в ринкових умовах, та ін. Але, не зважаючи на вище наведені переваги, від

здійснення стратегії консолідації капіталу, компанія може отримати і негативний економічний ефект.

Розглянемо докладніше застосування стратегії консолідації капіталу авіабудівельними компаніями світу. Провідна авіабудівельна компанія Boeing, використовуючи стратегію консолідації капіталу, досягла значних результатів. Так, Boeing є світовим лідером, за обсягом продаж (у 2006 році обсяг продажів склав 61530 млн. дол. [1, с.12]). Окрім цього, вдале застосування стратегії консолідації капіталу, дозволило компанії отримувати і інші економічні ефекти, що показані у таблиці 1.

Таблиця 1.

Економічний ефект від застосування стратегії консолідації капіталу, на прикладі основних угод Boeing.

Роки	Консолідація капіталу.	Економічний ефект від здійснення консолідації
1927	Boeing поглинає Gorst's Pacific Air Transport.	Усунення головного конкурента
1929	Злиття Boeing з Pratt & Whitney утворює корпорацію United Aircraft and Transport	Монопольне становище на ринку авіаперевезень на всіх авіалініях США, де застосовані літаки Boeing
1929-1930	Boeing придбає Hamilton and Standard та Chance-Vought, вертольотобудівну компанію Sikorsky та компанію Stearman.	Лідерство в авіабудівництві та авіаперевезеннях США. Створення промислового комплексу Boeing в штаті Канзас.
1931	Boeing поглинає Varney, Pacific Air Transport та National Air Transport та створює United-United Air Lines.	Остаточне закріплення на ринку пасажирських авіаперевезень
1960	Boeing поглинає корпорацію Vertol Aircraft, та перетворює її в свій підрозділ Boeing's Vertol.	Диверсифікація виробництва та завоювання нового ринку - вертольотобудування
1995	Boeing приймає участь у міжнародному консорціумі "Sea Launch"	Просування на авіакосмічному світовому ринку
1996	Boeing придбає Rockwell та створює підрозділ Boeing North American,	Отримання статусу провідної авіакосмічної компанії світу
1997	Boeing зливається з McDonnell Douglas (США) і новостворений підрозділ отримує назву The Boeing Company.	Лідерство The Boeing Company у виробництві цивільних літаків. Припинення конкурентного протистояння з McDonnell Douglas.
2000	Boeing поглинає підрозділи (космічні та зв'язку) корпорації Hughes, компаній Jeppesen, Continental Graphics та Autometrics	Остаточне закріплення на авіакосмічному ринку
2006	Boeing поглинає компанію Texas-based Aviall.	Лідерство у сфері управління запасами та можливість зростання на ринку постачання комплектуючих та послуг.

Отже, проаналізувавши історію здійснення угод щодо злиття та поглинання, ми дійшли до висновків, що застосування стратегії консолідації капіталу, дозволило Boeing:

- отримувати найвищий, серед конкурентів, прибуток (на сьогоднішній день, Boeing займає перше місце [1, с.12], за рівнем продаж, у загальному рейтингу 100 провідних авіакосмічних компаній світу);
- усувати своїх головних конкурентів;
- виходити на нові ринки та ставати на них лідером;
- отримувати монопольне становище на ринку;
- вдало здійснювати диверсифікацію своєї діяльності;
- активно проводити наукові дослідження та впроваджувати інноваційні розробки у виробництво;
- залишатися економічно ефективною, конкурентоздатною компанією, навіть під час кризи в економіці країни.

Провідні авіапромислові компанії Західної Європи, BAЕ Systems та EADS, так само, використали стратегію консолідації капіталів, що дозволило їм успішно конкурувати з американським компаніям.

Також, тенденції вдалого застосування стратегії консолідації капіталу, демонструють італійська компанія Finmeccanica, французька компанія Safran Group, японські підприємства авіабудівної промисловості - Commercial Airplane Company (CAC) і Японська корпорація авіаційних двигунів (JAEC) та ін.

В Росії також застосували стратегію консолідації капіталів, за для виходу авіабудівельної галузі з кризового стану, і у 2006 році було створено відкрите акціонере товариство «Объединённая авиастроительная корпорация» - (ОАК) [2].

Формування «ОАК» було завершено лише у 2009 році, через економічні та юридичні складнощі. Але, «ОАК» ще не підійшла до вирішення поставленої, у стратегії розвитку авіаційної промисловості Росії, задачі - повернення в першу п'ятірку світових авіавиробників. За твердженнями фахівців [4], для того щоб увійти до першої п'ятірки світових лідерів, мінімальний рівень продаж, на сьогоднішній день, повинен складати 8-10 млрд. дол. на рік. Але, за підсумками 2008 року, загальний оборот капіталу компанії становив 2,471 млрд. руб., а чистий прибуток становив - 965,714 млн. руб. (відповідно, це чистий збиток). Загальний розмір боргу «ОАК» у 2009 році склав 122 млрд. руб.[2]. В той же час, корпорація демонструє достатньо великі обсяги виробництва. Так, у 2009 році корпорація виробила та поставила замовникам більше 90 нових літаків [3], провела ремонт та модернізацію більше 50 літаків [3]. Тому, ми вважаємо, що оцінювати економічний ефект від здійснення стратегії консолідації капіталу в Російській авіабудівельній промисловості це зарано.

Як приклад одержання негативного економічного ефекту від застосування стратегії консолідації капіталу, можна навести індійську

авіабудівельну корпорацію Hindustan Aeronautics Limited (HAL), що було створено у 1964 році, шляхом злиття трьох найбільших національних авіабудівельних компаній. Але, відсутність конкуренції на декількох рівнях кооперації не зарядила підвищенню ефективності діяльності корпорації. Цей фактор, не в останню чергу, сприяв тому, що у загальному рейтингу світових провідних виробників авіаційної техніки, корпорація HAL знаходиться лише на 40 місці [5, с.55.].

Отже, здійснюючи стратегію консолідації капіталів, компанія може отримати і негативний економічний ефект, якщо при ухваленні рішень береться до уваги не економічна доцільність, а корпоративні взаємовідносини.

Висновки. Стратегія консолідації капіталів у галузі авіабудівництва, направлена, в першу чергу, на досягнення конкурентних переваг виробниками, зміцнення своєї конкурентоздатності на світовому ринку і, в кінцевому рахунку, отримання вищого прибутку. Авіабудівні компанії застосовують стратегію консолідації капіталу не тільки в середині країни, а і між компаніями різних країн. Авіаційна промисловість є однією з найбільш наукоємних, тому високий рівень консолідації капіталу дає можливість компанії розробляти та впроваджувати новітні технології у виробництво і, відповідно, залишатися конкурентоспроможною на світовому ринку. В свою чергу, конкурентоздатні компанії є основою конкурентоспроможності країни на світовому ринку авіабудування. Разом з тим, економічно необґрунтоване застосування вище зазначеної стратегії може призвести до негативного економічного ефекту.

Проблема консолідації капіталу в галузі авіабудівництва є надзвичайно актуальною для України, особливо зараз, коли йдеться про об'єднання авіапромислових комплексів України та Росії. Цьому питанню буде присвячено наше подальше дослідження.

Список літератури:

1. Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Щербак А.А., Щередина Т.Н. Гражданское самолетостроение в начале XXI столетия. Деятельность ведущих мировых производителей [Текст]: монография / Кривов Г.А., Матвиенко В.А., Щербак А.А., Щередина Т.Н. – К.: КИТ, 2008. -168с.
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uacrussia.ru/ru/corporation/> - Офіційний сайт об'єднаної авіабудівної корпорації ВАТ «Объединённая авиастроительная корпорация».
3. Федоров А. Для ОАК 2009 г был очень непростым.// АвиаПорт.Ру // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviaport.ru/news/2010/01/18/188753.html>
4. Виталий Струговец. Сохранится ли отечественная авиапромышленность?//Промышленные ведомости – декабрь 2005. - №12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.promved.ru/articles/>
5. Capacity crunch [Текст]: //Flight International. – 2007. – 4-10 September –Р. 30-55.