

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ГЕСЦЬ ІРИНА ОЛЕГІВНА

УДК 658:338.32:629.73(043.5)

**ФОРМУВАННЯ ВИРОБНИЧОЇ ПОТУЖНОСТІ
АВІАПІДПРИЄМСТВ**

Спеціальність 08.00.04. – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2011

Дисертацією є рукопис

Робота виконана на кафедрі міжнародної економіки Інституту економіки та менеджменту Національного авіаційного університету Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України, м. Київ

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Ложачевська Олена Михайлівна
Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
Інститут економіки та менеджменту
Національний авіаційний університет
завідувач кафедри міжнародної економіки

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, доцент
Астапова Галина Вікторівна
ПВНЗ «Донецький університет економіки та права»
завідувач кафедри фінансів

кандидат економічних наук
Тофанчук Анатолій Тимофійович
заступник директора з економіки
ТОВ «Центравіа»

Захист відбудеться "24" червня 2011 р. о 16⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д.26.062.02 Національного авіаційного університету за адресою: 03680, м. Київ, просп. Космонавта Комарова, 1, корпус 2, ауд. 418.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного авіаційного університету за адресою: 03680, м. Київ, просп. Космонавта Комарова, 1.

Автореферат розісланий "23" травня 2011 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

В. Матвєєв

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. 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. Авіаційна промисловість України може відіграти роль ключового фактора підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Нині авіаринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. Роль ефективного промислового виробництва значною мірою залежить від об'єму, структури, технічного стану та рівня використання основних виробничих фондів. Виробнича потужність є найважливішим інструментом процесу планування виробництва, який дозволяє визначити оптимальну змінність роботи парку основного технологічного обладнання, виявити внутрішньовиробничі резерви виробничих площ та трудових ресурсів, розробити план організаційно-технічних заходів із зменшення «вузьких місць» взаємопов'язаних структурних підрозділів, обґрунтувати виробничу програму, необхідність розширення кооперації та спеціалізації виробництва авіаційних підприємств.

У зв'язку з цим особливої актуальності набуває проблема ефективного формування виробничої потужності авіаційних підприємств, враховуючи спеціалізацію та кооперування виробництва авіаційної техніки. Успішне вирішення цієї проблеми потребує посилення економічних методів управління процесами формування й використання виробничих потужностей підприємств авіаційної галузі України.

Методологічним фундаментом здійснення дослідження даної тематики стали праці українських та зарубіжних науковців різних напрямів. Дослідженню актуальних соціально-економічних проблем формування і використання виробничої потужності, методам її визначення, ресурсному забезпеченню і ефективності використання присвячено роботи О.М. Азарян, О.І. Амоші, К.А. Баландина, Р.С. Гейфмана, В.Г. Герасимчука, Ю.А. Єгупова, М.Л. Зайцева, Я.В. Кваші, В. Керна, І.У. Клейника, О.М. Майстренко, К. Меллеровича, Й.М. Петровича, Р.С. Распопова, Л.Д. Ревудського, А.Н. Федотова, М.П. Хохлова, П.О. Шаповалової, І.Б. Швець, В.Р. Штрауха та інших. Питанню факторів впливу на формування і використання виробничої потужності присвячені праці Б.В. Воскресенського, М.І. Іванова, А.М. Илишева, Н.Н. Илишової, О.А. Ільїна, Р.Г. Маніловського, В.П. Москаленко, Й.М. Петровича, М.У. Сліжіса та інших. Розвиток авіаційної промисловості досліджувалися такими галузевими експертами, як О.Ф. Андросова, Г.В. Астапова, К.А. Баландин, В.О. Богуслаєв, П.А. Борисенко, Ю.Б. Голляк, Ю.М. Гончаров, В.П. Горбулін, В.М. Загорулько, С.Г. Згурець, Д.С. Ківа, В.С. Купріянова, О.М. Ложачевська, С.М. Подреза, О.В. Сляднєв, А.Т. Тофанчук, С.А. Федосенко Г.М. Юн та інші.

Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю пошуку нової концепції формування виробничою потужністю в контексті підвищення ефективності функціонування авіаційних підприємств. Цим питанням сьогодні не приділяється достатня увага підприємствами галузі і вони не відображені у

науково-дослідних напрацюваннях. Нова концепція, яка вимагає більш достовірних теоретичних положень та методичних підходів з використанням наявних ресурсів, також повинна передбачати створення оптимальної моделі регулювання виробничих процесів при вирішенні поставлених техніко-економічних завдань. Необхідність вирішення цих питань обумовила вибір теми дисертаційного дослідження, мету і структуру дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обраний напрямок дослідження визначається положеннями Повітряного Кодексу України, Указом Президента України «Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування» та іншими державними та галузевими програмами розвитку авіабудування України.

Дисертаційна робота виконана відповідно до тематики науково-дослідних робіт кафедри міжнародної економіки Національного авіаційного університету в рамках кафедральних науково-дослідних тем: «Організаційно-економічний механізм управління міжнародною кооперацією в умовах глобалізації» (державний реєстраційний номер 0107U012280) та «Стратегія розвитку авіаційної галузі України у системі міжнародних відносин» державний реєстраційний номер №68/11.01.01.-а). Автором проведено дослідження щодо сучасного стану методології та методики дослідження системи і структури міжнародної кооперації, а також визначено та відображено різні погляди на визначення сутності значення міжнародних коопераційних зв'язків підприємств. Проаналізовано сучасний стан і тенденції розвитку авіабудування України в системі міжнародних відносин, враховуючи попит на ринку авіаційних перевезень.

Мета і задачі дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає у розробці теоретичних і методичних положень підвищення ефективності діяльності авіапідприємств шляхом оптимального формування та використання їх виробничої потужності.

Досягнення поставленої мети забезпечено шляхом виконання таких завдань:

- обґрунтувати теоретичні, методичні та практичні положення і узагальнити наукові концепції визначення сутності поняття «виробнича потужність»;
- узагальнити фактори впливу на величину формування та використання виробничої потужності підприємств авіаційної галузі;
- систематизувати наявні методологічні підходи до оцінки виробничої потужності та обґрунтувати їх складові;
- провести дослідження економіко-виробничої діяльності підприємств авіаційної промисловості України;
- проаналізувати стан використання та руху виробничої потужності авіабудівних підприємств;
- побудувати модель оптимізаційного формування виробничої потужності авіапідприємства на основі встановлених обмежень та взаємозв'язків;
- провести пошук резервів зростання виробничих потужностей за обмеженого ресурсного забезпечення та наявної інфраструктури авіабудівних підприємств;

- розробити і обґрунтувати впровадження організаційно-економічних заходів щодо ефективного формування та використання виробничої потужності авіаційних підприємств та її резервів.

Об'єктом дослідження є процеси економіко-виробничої діяльності авіапідприємств з метою збереження їх конкурентних позицій на міжнародному ринку повітряних перевезень.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних підходів та обґрунтування практичних заходів щодо ефективного формування виробничої потужності авіапідприємств.

Методи дослідження. Теоретичною основою проведених досліджень є наукові роботи відомих вітчизняних та зарубіжних вчених економістів з питань управління, закони та нормативні акти України у сфері економіки. Методологічну основу дослідження склали філософські принципи пізнання, діалектичний підхід, фундаментальні положення економічної теорії циклічності виробництва, логічне, комплексне і системне дослідження економічних процесів і явищ. В процесі дослідження використано методи узагальнення (при проведенні аналізу теоретичних досліджень щодо виробничої потужності підприємства (п.1.1.)); метод наукової класифікації та систематизації (використовується для дослідження теоретичних підходів до визначення факторів впливу на виробничу потужність підприємства (п.1.2.)); метод систематизації та факторний аналіз (застосовувався для групування та дослідження методичних підходів оцінки виробничої потужності авіаційного підприємства (п.1.3.)); метод порівняльного аналізу та синтезу для аналізу економіко-виробничої діяльності підприємств авіаційної промисловості (п.2.1.); методи статистичного аналізу та графічний метод для проведення аналізу економічних та фінансових показників діяльності підприємств (п.2.2., 2.3.); програмно-цільовий метод для обґрунтування необхідних заходів з подальшої структурної перебудови авіаційного сектору та її матеріального забезпечення (п.3.1.); моделювання та абстракції (для побудови оптимальної моделі формування виробничої потужності авіаційного підприємства (п.3.2.)); оптимізаційний та графічний метод (використовуються для визначення оптимального рівня використання виробничої потужності авіабудівних підприємств (п.3.3)), а також використовувалися методи встановлення причинно-наслідкових, логічних та формування функціональних зв'язків.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативні документи, офіційні статистичні матеріали, економічні дані з публікацій у спеціальній періодиці, звітні дані авіаційних підприємств.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в удосконаленні методичних основ ефективного формування виробничої потужності на підприємствах авіаційної галузі України. Найбільш значні наукові результати, які винесені на захист, є такі:

удосконалено:

- методичні підходи до формування виробничої потужності авіапідприємств через економіко-математичну модель оптимізації виробничих процесів даних підприємств з використанням коефіцієнта пропорційності, що визначає оптимальне співвідношення обсягу випуску готової продукції та запасів,

застосування якого дозволить максимально використовувати виробничі потужності, враховуючи обмеження щодо фонду робочого часу обладнання, продуктивності праці, кількості працівників, річного обсягу випуску виробів та взаємозв'язок між випуском комплектуючих виробів і випуском кінцевої продукції;

- класифікацію факторів впливу на формування виробничої потужності авіапідприємства, через які нові умови господарювання впливають на ухвалення рішення про створення нових, збільшення діючих або диверсифікацію наявних виробничих потужностей авіапідприємств, а саме виділено рівень міжзаводської спеціалізації та кооперування, врахування яких скорочує тривалість виробничого циклу виготовлення авіаційної техніки, зменшують постійні витрати на виробництво в наслідок уникнення однорідних операцій та підвищує якість продукції.

набуло подальшого розвитку:

- визначення економічного змісту поняття «виробнича потужність авіапідприємств» з врахуванням вимог поточного ринкового попиту та рівня модернізації й частки прогресивних технологій, що дозволяє ефективно використовувати виробничу потужність для підтримки конкурентоспроможності авіаційного підприємства;

- підходи до оцінки виробничої потужності підприємств, що враховують класифікацію факторів впливу на формування виробничої потужності та комплексно охоплюють всю виробничу систему авіаційного підприємства, а також рівень спеціалізації та кооперації підприємств.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблені автором методичні підходи щодо ефективного формування виробничої потужності авіапідприємства та вдосконалені теоретичні положення нададуть можливість покращити ефективність діяльності авіаційних підприємств в результаті прийняття управлінських рішень щодо виробництва продукції, враховуючи світові тенденції на ринку літакобудування.

Результати дисертаційної роботи реалізовані в практичній діяльності Державного підприємства «Антонов» (Акт впровадження від 26.01.2011 р.), що дозволило за наявності технологічного ланцюга зменшити виробничий цикл виготовлення авіаційної продукції та виявити «вузькі місця» з метою підвищення ефективності функціонування авіапідприємств. Методичні рекомендації щодо формування виробничої потужності підприємств використанні у вигляді практичних пропозицій в Головному управлінні економіки Харківської державної адміністрації (Довідка № 04-14/1132 від 02.02.2011 р.), а також у виробничій діяльності ТОВ «Харківтрансмашпроект» (Довідка № 113/172 від 04.02.2011 р.). Окремі результати дослідження використовуються в навчальному процесі Національного авіаційного університету при викладанні дисциплін «Міжнародні транспортні послуги», «Економіка підприємства», «Потенціал підприємств: формування та оцінювання» (Акт впровадження від 15.12.2010 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійно виконаною науковою роботою, в якій викладено персональний авторський підхід і особисто отримані ним теоретичні та прикладні результати в області ефективного формування виробничої потужності авіапідприємств.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження доповідалися та обговорювалися на науково-практичних конференціях: II, III, VI Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» (Київ, 2007, 2008, 2009 рр.); VI Всеукраїнської науково-практичній конференції «Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку» (Київ, 2008 р.); Науково-практичній конференції «Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України» (Київ, 2008, 2009, 2010 рр.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні тенденції розвитку світової економіки» (Харків, 2009 р.); VI (XVIII) Всеукраїнській науково-практичній конференції «Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи, механізм, ефективність» (Київ, 2010 р.); XII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми реалізації науково-творчого потенціалу молоді: пошуки, перспективи» (Дніпропетровськ, 2010 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції для студентів та молодих вчених «Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами» (Київ, 2010 р.); IX Міжнародній науково-практичній конференції «Науково-технічне співробітництво: економіка, технології, управління» (Київ, 2010 р.); VI Міжнародній науково-теоретичній конференції молодих вчених і студентів «Актуальні проблеми економічного та соціального розвитку виробничої сфери» (Донецьк, 2010 р.); Міжнародній науково-теоретичній конференції «Сучасні проблеми економіки» (Київ, 2010 р.).

Публікації. Основні результати досліджень опубліковано в 26 наукових працях загальним обсягом 4,36 д.арк. У тому числі 5 одноосібних статей у фахових виданнях обсягом 2 др.арк.; матеріали доповідей 7 міжнародних науково-практичних конференцій та 7 всеукраїнських конференцій, де автору належить 1,125 др.арк., а також колективна монографія, де особисто автору належить 0,38 др.арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Робота викладена на 179 сторінках комп'ютерного тексту, основна частина – на 150 сторінках і містить: 33 таблиці, 32 рисунки, 11 додатків, список використаних джерел містить 173 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, визначено мету та завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, розглянуто доцільність розробки наукової проблеми, наведено основні результати дисертаційної роботи, рівень їхньої наукової новизни та практична значимість, описано форми їх апробації та використання.

У **першому розділі «Теоретичні та методичні підходи щодо формування виробничої потужності авіапідприємств»** визначено економічну сутність виробничої потужності підприємства, класифікацію факторів впливу на формування виробничої потужності та методичні підходи до оцінки формування виробничої потужності авіаційних підприємств.

В результаті дослідження наукових джерел було виявлено, що однією з базових економічних категорій, яка визначає найбільш загальні властивості та зв'язки, що виникають з приводу створення та збуту промислової продукції, є виробнича потужність.

Аналітичний огляд чисельних публікацій дав можливість виділити два головних аспекти визначення сутності виробничої потужності: з технологічної та економічної точки зору, а також проведено аналіз трактувань в деяких країнах світу поняття «виробничої потужності» та його різновидів.

Широкий діапазон поглядів та розбіжність відношення різних авторів до даної категорії дозволив сформулювати узагальнююче поняття. Таким чином, виробнича потужність авіабудівних підприємств визначена як максимально можливий обсяг річного випуску продукції (видобування, переробка сировини або надання певних робіт, послуг) у визначеній номенклатурі, асортименті й якості при повному завантаженні устаткування і виробничих площ з урахуванням прогресивної технології та організації виробництва, що відповідають умовам поточного ринкового попиту. У порівнянні з іншими формулюваннями, запропоноване визначення враховує рівень модернізації та частку прогресивних технологій, еластичність, а також поточний ринковий попит на світовому ринку авіабудування.

Автором удосконалено класифікацію факторів впливу на формування виробничої потужності, які розділені на три основні групи: фактори формування виробничої потужності; фактори використання виробничої потужності; фактори регулювання капіталоємності продукції. Класифікація факторів, що впливають на величину формування виробничої потужності, побудована за ознакою їхньої деталізації (рис. 1).

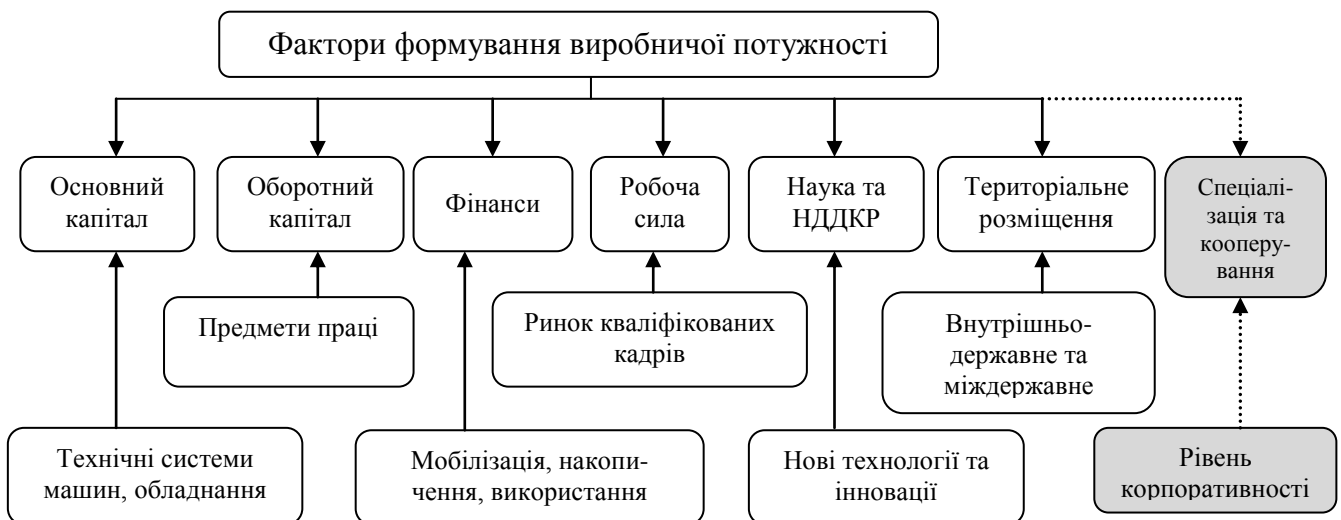


Рис. 1. Класифікація факторів формування виробничої потужності авіапідприємств

У дисертаційній роботі запропоновано при аналізі факторів формування виробничої потужності авіабудівного підприємства використовувати рівень кооперації та спеціалізації авіабудівних підприємств, оскільки дані підприємства, як правило, організовані в об'єднання у вигляді концернів, альянсів, корпорацій тощо та аналіз ефективності діяльності окремих підприємств-учасників є другорядним і є важливим лише для самого підприємства і материнської компанії. Ефективність діяльності окремого об'єднання, як більш значної господарської одиниці, досить часто є важливою для окремої галузі, регіону або для країни.

Автором пропонується ряд показників, що характеризують діяльність різного роду об'єднань за умови наявності технологічного ланцюга, серед яких можна виділити такі: інтегральна ефективність об'єднання, середня ефективність підприємств-учасників, показник взаємодії підприємств в об'єднанні. Для аналізу ефективності діяльності авіаційних об'єднань пропонується застосувати факторний аналіз, який дозволяє оцінити фактори, що впливають на зміну ефективності функціонування підприємств, а також враховує корпоративність кожного підприємства-учасника об'єднання та виявляє вузькі місця з метою підвищення ефективності функціонування авіапідприємства.

У другому розділі «Дослідження стану та використання виробничих потужностей на авіабудівних підприємствах» проведено дослідження економіко-виробничої діяльності підприємств авіаційної галузі України, оцінку основних виробничих показників та рівня використання виробничої потужності учасників Державного авіабудівного концерну «Антонов».

Авіаційна промисловість України нараховує 39 підприємств різних форм власності, які серійно виготовляють літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати та виконують модернізацію й ремонт авіаційної техніки. Але все ж таки, незважаючи на позитивні зміни та покращення, існує багато негативних тенденцій, які притаманні авіаційній галузі сьогодення. Так, за даними аналітичних довідників, визначено, що у проектних та виробничих підприємствах недостатньо фінансових ресурсів для здійснення великомасштабних проектів та можливості задовольняти потреби авіакомпаній сучасними вітчизняними повітряними суднами (ПС), оскільки основні техніко-економічні показники використання авіаційного парку залишаються незадовільними (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристика парку основних типів ПС, що експлуатуються в Україні

Призначення ПС (відстань перевезень, км)	Тип ПС	Відсоток зносу, середній по типу ПС	Рік закінчення експлуатації	Перспективні аналоги для заміни даного типу ПС	Потрібна кількість ПС для оновлення парку	Вартість потрібних ПС, млн.дол. США
Далекомагістральний (більше 2750)	Іл-62	85	2008	Б-767	7	240
Середньомагістральний (1500-2750)	Ту-154	83	2008	А-320	6	360
				Б-737	7	
Ближньомагістральний (900-1500)	Ту-134	76	2009	Ан-140	10	286
				Ту-334	20	
Для місцевих повітряних ліній (менше 900)	Ан-24	87	2008	Ан-140	8	91
	Як-40	82	2008	Ан-38	8	
Всього:					67	977

Джерело: розраховано автором за даними звітності підприємств

Для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг у 2007 році на базі окремих авіаремонтних і авіаційних підприємств був утворений Державний авіабудівний концерн «Авіація України», який повинен був забезпечити подальшу консолідацію фінансово-промислової потужності. Учасниками концерну являлись гіганти

авіаційного сектору, серед яких: ДП «НДІ «Буран», ДП «Харківське агрегатне конструкторське бюро», ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД», ДП «Новатор», КП «Радіовимірювач», ДП «Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» ім. акад. О. Г. Івченка», ДП «АНТК ім. О.К. Антонова», ХДАВП, ДП «КиАЗ «Авіант», ДП «Завод 410 ЦА». Проте діяльність концерну виявилась неефективною і ДАК «Авіація України» був реорганізований та перейменований на ДАК «Антонов», що на даний час включає чотири підприємства.

Проведено аналіз фінансових результатів діяльності підприємств-учасників ДАК «Антонов» показав (рис. 2), що чистий дохід на ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» на кінець 2009 р. зріс на 47%, що пов'язано із збільшенням обсягу державного замовлення на виробництво авіаційної продукції.

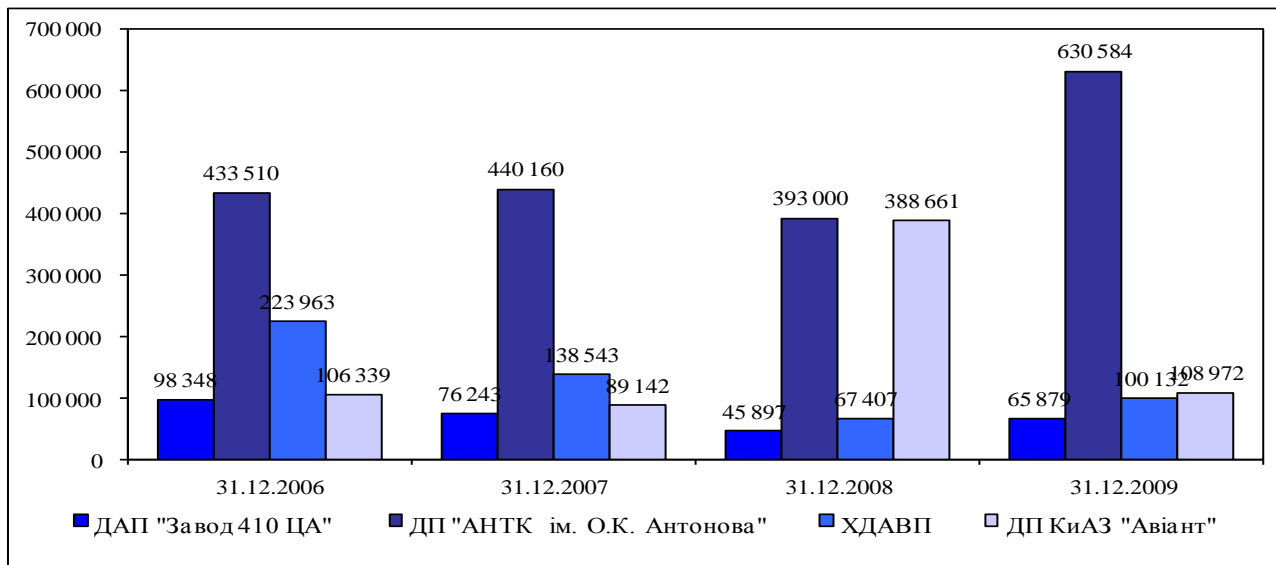


Рис. 2. Динаміка чистого доходу (виручка) від реалізації продукції ДАК «Антонов» (за окремими підприємствами-учасниками), (тис. грн.)

На ДАП «Завод 410 ЦА» намічена тенденція до збільшення доходу лише на 44%, проте в порівнянні з 2006 р. сума виручки від реалізації послуг зменшилась майже на 50%. Дохід на ХДАВП за аналізований період зменшився майже вдвічі (на 44%), що пов'язано із зростанням питомої ваги витрат на сировину, матеріали, енергоносії та збільшення суми амортизаційних відрахувань. Найбільш фінансово вигідним для ДП КиАЗ «Авіант» був 2008 р., дохід зріс у 4,5 рази (на 299519 тис. грн.), проте 2009 р. підприємства зазнало значних втрат, виручка від реалізації продукції становила 108 972 тис. грн., що на 30% менша ніж в 2008 р. Проведена оцінка використання основних засобів (ОЗ) показала, що рівень зносу складає 30%, тобто ОЗ придатні до експлуатації на 70%, проте дана тенденція пов'язана з виведенням значної частини основних виробничих фондів з виробничого процесу у зв'язку зі значним фізичним та моральним зносом обладнання.

Для аналізу виявлення резервів використання основних виробничих потужностей проаналізовано показники фондівіддачі, фондомісткості та фондоозброєності ДАК «Антонов», а також визначено рівень використання виробничої потужності (табл. 2).

Рівень використання виробничої потужності ДАК «Антонов», (%)

Підприємство	Коефіцієнт використання 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

Джерело: розраховано автором за даними фінансової звітності підприємств

В результаті проведених досліджень використання виробничої потужності ДАК «Антонов» визначено, що намічена тенденція на підвищення рівня завантаженості виробничих потужностей підприємств. Якщо на початок 2007 року коефіцієнт використання виробничої потужності складав 43,75%, то на кінець 2009 року – 59,75%, відбулося зростання на 16%. Виходячи з аналізу, всі підприємства володіють резервами виробничих потужностей в більшому чи меншому ступені. Тому необхідно прагнути до підвищення ефективності їх використання.

В третьому розділі «Удосконалення процесу ефективного формування виробничої потужності авіабудівних підприємств» автором розроблена оптимізаційна модель формування виробничої потужності авіабудівного підприємства, визначено та проведено розрахунок основного параметру моделі - показника пропорційності на основі запропонованих практичних рекомендацій щодо ефективного формування рівня використання виробничої потужності.

Запропонована модель формування виробничої потужності авіабудівного підприємства дозволить удосконалити виробничі процеси, збільшити значення якісних та кількісних показників діяльності підприємства та, як результат, досягти повного використання виробничих можливостей з врахуванням світових тенденцій розвитку ринку авіабудування. В роботі надана послідовність формування виробничої потужності авіабудівного підприємства (рис. 3), яка враховує всі складові процесу оптимального формування виробничої потужності авіапідприємств.

Розглянуто основні складові виробничої потужності, використовуючи однорідні сукупності елементів виробничого процесу та на основі цього побудовані варіаційні ряди розподілу за кількісними ознаками (блок 1).

Визначено вхідні елементи моделі оптимального формування виробничої потужності авіабудівного підприємства та обмеження за виробничими можливостями авіабудівного підприємства (блок 2):

$$\sum_{i \in I_j} T_{ij}^{(k)} * x_{ij} \leq \Phi_j^{(k)}, \quad (1)$$

де, $T_{ij}^{(k)}$ - витрати часу роботи обладнання групи k підрозділу j на виробництво одиниці продукції виробу i ;

x_{ij} - річний обсяг випуску продукції виробів i підрозділом j ;

$\Phi_j^{(k)}$ - річний фонд часу роботи обладнання групи k підрозділом j .

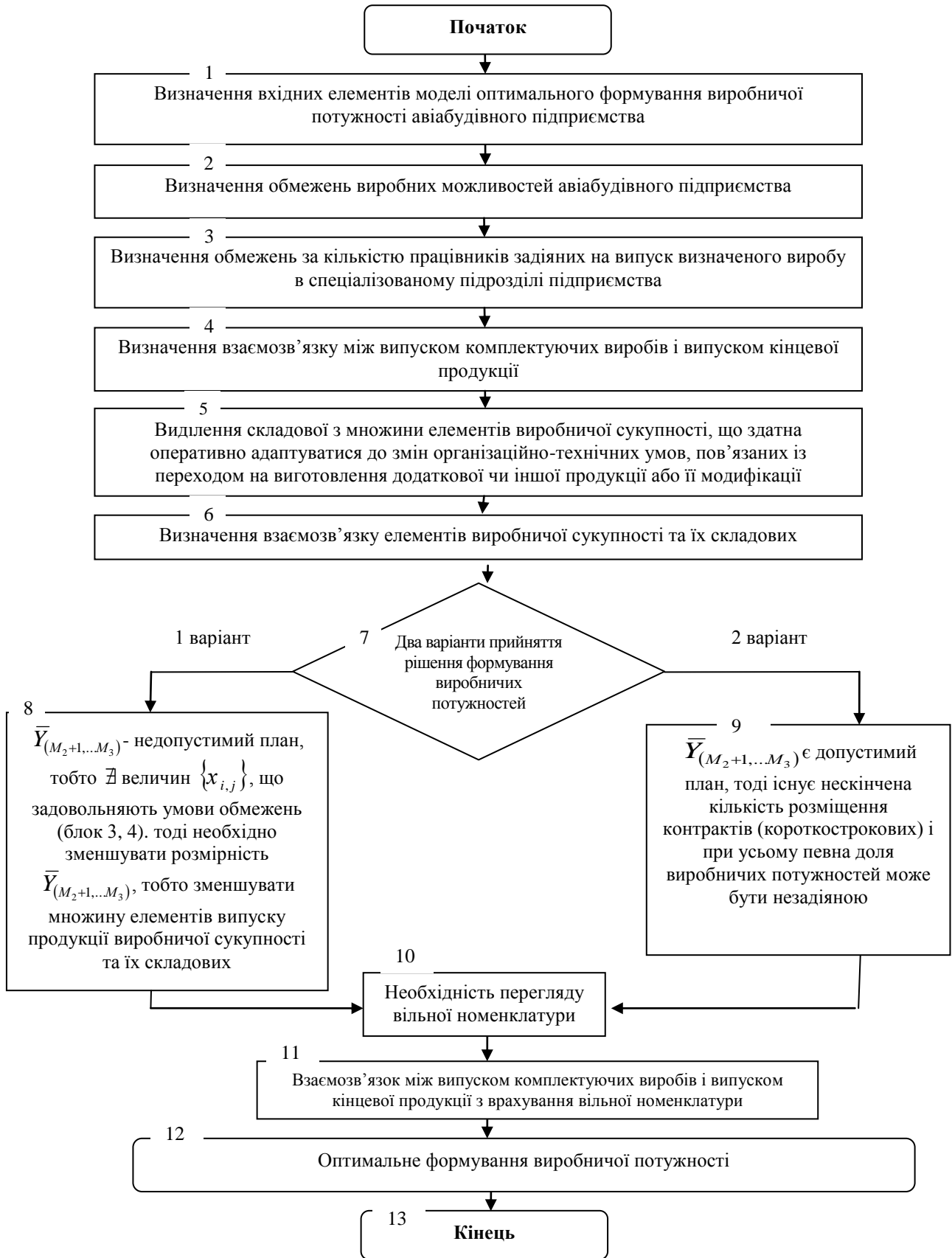


Рис. 3. Послідовність формування виробничої потужності авіабудівного підприємства

Визначено обмеження за кількістю працівників задіяних на випуск визначеного виробу в спеціалізованому підрозділі підприємства (блок 3):

$$r_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sigma_{ij}}, \quad (2)$$

де, r_{ij} - кількість працівників задіяних на випуск виробу i підрозділом j ;
 σ_{ij} - продуктивність праці з випуск виробу i підрозділом j .

Охарактеризовано взаємозв'язок між випуском комплектуючих виробів і випуском кінцевої продукції (блок 4):

$$\sum_{j=1}^J (x_{ij} + W_{ij}) = \sum l_{im} * y_m (1 + \delta_m) \quad (3)$$

де, y_m - річний випуск кінцевої продукції виду m ;

W_{ij} - запас комплектуючих виробів i в підрозділі j на початок часового періоду, для якого будується або залишається незмінною;

l_{im} - число виробів i , що входять в кінцеву продукцію (коефіцієнт комплектації);

δ_m - норматив перехідного запасу продукції виду m на наступний часовий період (у відносних одиницях).

Виділено складові з множини елементів виробничої сукупності, що здатна оперативно адаптуватися до змін організаційно-технічних умов, пов'язаних із переходом на виготовлення додаткової чи іншої продукції або її модифікації та визначено взаємозв'язок елементів виробничої сукупності та їх складових (блок 5):

$\bar{M}_1 = \{1, 2, \dots, M_1\}$ - складові елементи продукції, що виробляється за державним замовленням;

$\bar{M}_2 = \{M_1 + 1, M_1 + 2, \dots, M_2\}$ - складові елементи продукції, що виробляється за довгостроковими стабільними контрактами та договорами.

$\bar{M}_3 = \{M_2 + 1, M_2 + 2, \dots, M_3\}$ - складові елементи продукції, що виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами. Визначено взаємозв'язок структурних елементів виробничої сукупності (блок 6).

Визначено об'єм продукція, яка може виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами (блок 7):

$$\exists (y_{M_2+1}, y_{M_2+2}, y_{M_3}) \neq \bar{0} \quad (4)$$

Відповідно, проаналізувавши можливості випуску додаткової продукції, можливі два варіанти, які надаються для розгляду керівництва авіабудівного підприємства, враховуючи виробничі можливості, і приймається рішення щодо доцільності виробництва продукції, що виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами:

Перша ситуація (блок 8), $\bar{Y}_{(M_2+1, \dots, M_3)}$ - недопустимий план, тобто \exists величин $\{x_{i,j}\}$, що задовольняють умови обмежень за кількістю працівників, задіяних на випуск визначеного виробу в спеціалізованому підрозділі підприємства, та

взаємозв'язку між випуском комплектуючих виробів і випуском кінцевої продукції, тоді необхідно зменшувати розмірність $\bar{Y}_{(M_2+1, \dots, M_3)}$, тобто зменшувати множину елементів випуску продукції.

Друга ситуація (блок 9) $\bar{Y}_{(M_2+1, \dots, M_3)}$ є допустимий план, тоді існує нескінченна кількість розміщення контрактів (короткострокових) і при цьому певна доля виробничих потужностей може бути незадіяною. Відповідно для поліпшення діяльності авіабудівного підприємства, досягнення фінансової стабільності, збільшення обсягу виробництва, диверсифікації виробничого процесу, забезпечення гнучкості виробництва, зменшення рівня витрат та собівартості продукції, враховуючи тенденції на світовому ринку літакобудування, є доцільним використати вільні виробничі потужності, які не використовуються при виготовленні продукції за держзамовленням та за стабільними довгостроковими контрактами та договорами.

Обидві ситуації призводять до необхідності перегляду керівництвом авіабудівної компанії вільної номенклатури, для чого створюється система пропорцій або відношення елементів множини виготовлення продукції (блок 10):

$$\begin{cases} y_{M_2+1} = \theta \bar{y}_{M_2+1} \\ y_{M_2+2} = \theta \bar{y}_{M_2+2} \\ y_{M_3} = \theta \bar{y}_{M_3} \end{cases} \quad (5)$$

де θ - коефіцієнт пропорційності, який стає єдиним параметром.

Визначений взаємозв'язок між випуском комплектуючих виробів і випуском кінцевої продукції набуває вигляду (блок 11):

$$\sum_{j=1}^J (x_{ij} + W_{ij}) = \sum_{m=1}^{M_1} l_{im} (1 + \delta_m) + \sum_{m=1}^{M_2} l_{im} (1 + \delta_m) + \sum_{m=1}^{M_3} l_{im} (1 + \delta_m), \quad (6)$$

$W_i = \sum_{j=1}^J W_{ij}$ - сумарний запас виробу i на підприємстві на початок часового періоду, тоді

$$H_i = \sum_{m=1}^{M_1} l_{im} * y_m (1 + \delta_m) + \sum_{m=M_1+1}^{M_2} l_{im} * y_m (1 + \delta_m) - \text{сумарний обсяг виробу } i, \text{ необхідний}$$

для виробництва кінцевої продукції, що виробляється за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами.

$$\alpha_i = \sum_{m=M_2+1}^{M_3} l_{im} * y_m (1 + \delta_m) - \text{і-та компонента продукції, що виробляється}$$

тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами враховуючи співвідношення випуску комплектуючих виробів.

Відповідно:

$$\sum_{j=1}^J (x_{ij} + W_{ij}) = \alpha_i \theta + H_i \quad i = \overline{1, I} - \text{або } V_i = W_i - H_i \quad (7)$$

$$b_{ij}^{(k)} = \frac{T_{ij}^{(k)}}{\Phi_{jk}^{(k)}} \quad (8)$$

Згідно наведених формул та визначень побудована оптимізаційна модель формування виробничої потужності, що може бути задіяна у виробничому процесі, враховуючи обмеження щодо річного обсягу випуску виробів в підрозділі, річного фонду часу роботи обладнання групи в підрозділі, витрат часу роботи обладнання групи підрозділу на виробництво одиниці виробу, продуктивності праці, кількості працівників, задіяних на випуск виробу в підрозділі та взаємозв'язку між випуском комплектуючих виробів і випуском кінцевої продукції за держзамовленням, за стабільними довгостроковими контрактами й договорами та продукції, яка виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності (блок 12):

$$\left\{ \begin{array}{l} \sum_{\substack{i \in I_j \\ k \in k_j}} b_{ij}^{(k)} * x_{ij} \leq 1, j = \overline{1, J}; \\ x_{ij} \begin{cases} \geq 0, i \in I_j, j = \overline{1, J} \\ = 0, i \notin I_j, j = \overline{1, J} \end{cases}; \\ \alpha_i \theta - \sum_{j=1}^J x_{ij} = V_i, i \in \overline{I}; \\ \theta \geq 0. \end{array} \right. \quad (9)$$

Дана оптимізаційна модель дозволить керівництву авіабудівного підприємства, враховуючи обмеження та взаємозв'язки, приймати рішення щодо оптимального формування виробничої потужності.

В результаті застосування моделі визначено резерв виробничої потужності для кожного з учасників концерну. Для ДАП «Завод 410 ЦА» резерв становить 54 млн. грн., для ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» складає більше 830 млн. грн. при повному завантаженні виробництва, ХДАВП володіє також значними невикористаними можливостями, що становлять 15 млн. грн. та коефіцієнт використання виробничої потужності ДП «КиАЗ «Авіант» має найбільше значення з усіх учасників ДАК «Антонов».

Проведений розрахунок коефіцієнта пропорційності за моделлю оптимального формування виробничої потужності підприємств учасників ДАК «Антонов», дозволив отримати оптимальні значення, використання якого сприятиме прийняттю обґрунтованих рішень щодо реалізацій та впровадження у виробництво продукції, що виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами. Для ДП «Завод 410 ЦА» оптимальне значення становить 2,47, якщо цей показник менший за дане число, то приймати замовлення до реалізації буде недоцільно. Для ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» даний показник становить 2,38 і є найменшим значенням серед отриманих, про що свідчить низький відсоток використання наявної виробничої потужності. ХДАВП може приймати замовлення, обираючи оптимальне значення коефіцієнта пропорційності більше ніж 2,44. ДП «КиАЗ «Авіант» має найбільше значення показника і відповідно найменші можливості для виконання замовлень на виробництво продукції. Коефіцієнт пропорційності оптимального формування виробничої потужності для ДАК «Антонов» становить 2,39.

Автором визначено співвідношення рівня запасів та готової продукції у вартісному вираженні, застосувавши оптимальне значення коефіцієнта пропорційності для всіх учасників ДАК «Антонов». Для ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» при повному завантаженні виробничої потужності визначено, що максимально завантаживши виробничі можливості, можна витратити 830 тис. грн. на запаси і отримати готової продукції у вартісному вираженні на суму 1990 тис. грн. (рис. 4).

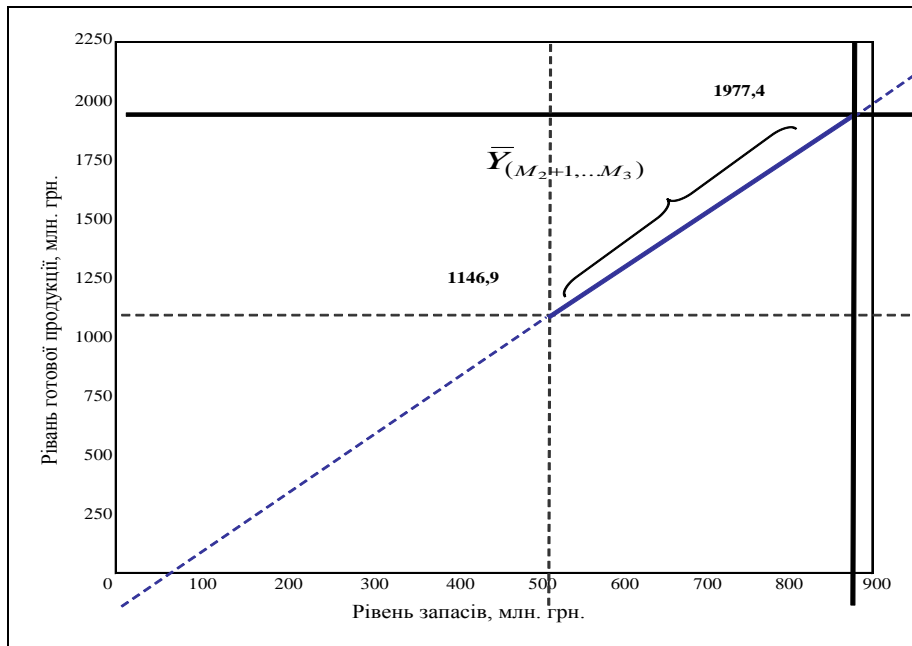


Рис. 4. Резерв використання виробничої потужності ДП «АНТК ім. О.К. Антонова»

Для ефективного розвитку та інтенсивного використання виробничої потужності авіабудівних підприємств рекомендується запропонувати виконання ряду організаційно-економічних заходів. Серед найбільш ефективних є такі: оптимізація виробничої програми, що дозволить підприємству визначати рівень попиту, при якому доцільно здійснювати випуск продукції, чи доцільно виготовляти продукцію до удосконалення ринку внаслідок оприлюднення конкурентної пропозиції, на який попит потрібно орієнтуватися тощо; в процесі планування виробничої програми підприємства здійснювати її оптимізацію, виходячи з існуючого попиту на продукцію; відновлення парку обладнання, яке крім існуючого, забезпечує розшивку «вузьких місць» та створює можливість введення такого устаткування, що якнайкраще відповідає виробничій програмі; диверсифікація виробництва, а саме укладання контрактів та договорів на виготовлення продукції, технологія для якої не потребує значних змін в структурі обладнання; придбання й установка на «вузьких місцях» додаткових однотипних одиниць обладнання; формування резервних запасів обладнання на підприємстві в межах встановленого нормативу резервного запасу виробничої потужності; поліпшення внутрішньопідприємницьких систем стимулювання розвитку й використання виробничої потужності підприємства.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі вирішено науково-практичне завдання формування виробничої потужності авіабудівного підприємства, що дозволяє за допомогою розроблених і впроваджених методичних підходів приймати обґрунтовані управлінські рішення, що надасть змогу за наявності технологічного ланцюга зменшити виробничий цикл виготовлення продукції та виявити «вузькі місця» з метою підвищення ефективності функціонування авіапідприємств.

Узагальнення результатів досліджень дає можливість зробити такі висновки:

1. В результаті дослідження наукових джерел було виявлено, що однією з базових економічних категорій, яка визначає найбільш загальні властивості та зв'язки, що виникають з приводу створення та збуту промислової продукції, є виробнича потужність. У вітчизняній господарській практиці виробнича потужність визначається, виходячи з реальних умов виробництва. У цьому пункті існує невідповідність між теоретичним трактуванням виробничої потужності й практикою її встановлення на підприємствах. Задля подальшого вдосконалення внутрішньовиробничого планування на підприємствах цю невідповідність необхідно усунути за рахунок наповнення теоретичної категорії більш реальним змістом. Визначена систематизація різноманітних трактувань категорії, яка розглядається вченими та фахівцями-практиками засвідчила існування двох базових концепцій визначення виробничої потужності: технологічна та економічна. Неоднозначність їх трактування полягає в залежності від того, які ресурси взяті до уваги: тільки капітальний ресурс або також й оборотний та трудовий ресурси.

2. Автором виробнича потужність підприємства визначена, як максимально можливий обсяг річного випуску продукції (видобування, переробка сировини або надання певних робіт, послуг) у визначеній номенклатурі, асортименті й якості при повному завантаженні устаткування і виробничих площ з урахуванням прогресивної технології та організації виробництва, що відповідають умовам поточного ринкового попиту. Дане трактування має ряд переваг: виробнича потужність підприємства в цій інтерпретації враховує рівень модернізації та частку прогресивних технологій; відношення до виробничої потужності як до еластичного показника, який має відповідну динаміку в залежності від виробничих чинників впливу на неї. Дане визначення також враховує поточний ринковий попит та дозволяє ефективно використовувати виробничу потужність для підтримки конкурентоспроможності підприємства.

3. Процес формування та організації використання виробничої потужності сучасного підприємства визначається впливом багатьох факторів. В дисертаційній роботі автором пропонується ввести до складу факторів впливу на формування виробничої потужності авіабудівних підприємств – рівень міжзаводської спеціалізації та кооперування. Розвиток даних форм суспільної організації виробництва є необхідною і найважливішою передумовою механізації й автоматизації виробничих процесів, впровадження прогресивного високопродуктивного устаткування, поліпшення виробничої структури підприємства, підвищення уніфікації і стандартизації виробів. У кінцевому підсумку розвиток спеціалізації і кооперування виробництва обумовлює зниження

питомої трудомісткості продукції і підвищення одиничної продуктивності технологічного устаткування, що за інших рівних умов забезпечує збільшення виробничої потужності авіапідприємства.

4. Враховуючи запропоновані автором фактори формування виробничої потужності авіапідприємств, до яких відноситься основний капітал та оборотний капітал, фінанси, робоча сила, наука та НДДКР, територіальне розташування та спеціалізація й кооперування, запропоновано ряд показників оцінки виробничої потужності, яка комплексно охоплює всю виробничу систему авіаційного підприємства, а також рівень спеціалізації та кооперація підприємств.

5. Проведений в дисертаційній роботі аналіз свідчить, що в цілому намічена тенденція на підвищення рівня завантаженості виробничих потужностей підприємств ДАК «Антонов», якщо на початок 2007 року коефіцієнт використання виробничої потужності складав 43,75%, то на кінець 2009 р. – 59,75%, відбулося зростання на 16%. Показники фондівдачі, фондомісткості та фондоозброєності також постійно зростають, проте спостерігається негативна тенденція зменшення рентабельності продукції, зростання відбулося тільки на ДАП «Завод 410 ЦА», проте значення несуттєве. Виходячи з аналізу, всі підприємства володіють резервами виробничих потужностей, в більшому чи меншому ступені. Тому треба прагнути до підвищення ефективності їх використання.

6. В дисертаційній роботі побудована оптимізаційна модель формування виробничої потужності авіабудівного підприємства, яка, враховуючи обмеження щодо фонду роботи часу обладнання, продуктивності праці, кількості працівників, річного обсягу випуску виробів та взаємозв'язок між випуском комплектуючих виробів і випуском кінцевої продукції, дозволить приймати стратегічні та оперативні рішення щодо виготовлення продукції, що виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовлення та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами. У результаті досліджень визначено основний параметр моделі формування виробничої потужності авіабудівного підприємства - показник пропорційності, визначивши оптимальне значення якого, керівництво підприємства зможе затвердити рішення чи приймати замовлення на виконання робіт.

7. Визначено резерв використання виробничої потужності для кожного учасника ДАК «Антонов». Для ДАП «Завод 410 ЦА» резерв становить 54 млн. грн. (40,5%), використовуючи неповну завантаженість виробництва, керівництво заводу може за відносно короткий час модернізувати літаки типу Ан-24 та Ан-30, підвищивши комфортність для використання даних повітряних суден авіакомпаніями бізнес авіації. Резерв використання виробничої потужності ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» складають більше 830 млн. грн. (42%) при повному завантаженні виробництва, збільшення завантаження роботи обладнання хоча б на 1%, може приносити нашій державі прибуток майже 20 млн. грн. щороку. ХДАВП володіє також значними невикористаними можливостями, що становлять 15 млн. грн. (41%), які можна використати для виробництва широкої номенклатури деталей авіаційної техніки. Коефіцієнт використання виробничої потужності ДП «КиАЗ «Авіант» має найбільше значення з усіх учасників ДАК «Антонов» (37,5%).

8. Проведений розрахунок коефіцієнта пропорційності за моделлю оптимального формування виробничої потужності підприємств учасників ДАК «Антонов», дозволив отримати оптимальні значення, використання якого дозволить приймати обґрунтовані рішення щодо реалізацій та впровадження у виробництво продукції, що виробляється тимчасово за рахунок неповного використання виробничої потужності за державним замовленням та за довгостроковими стабільними контрактами та договорами. Для ДП «Завод 410 ЦА» оптимальне значення становить 2,47, якщо цей показник менший за дане число, то приймати замовлення до реалізації буде недоцільно. Для ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» даний показник становить 2,38 і є найменшим значенням серед отриманих, про що свідчить низький відсоток використання наявної виробничої потужності. ХДАВП може приймати замовлення, обираючи оптимальне значення коефіцієнта пропорційності більше ніж 2,44. ДП «КиАЗ «Авіант» має найбільше значення показника і відповідно найменші можливості для виконання замовлень на виробництво продукції. Коефіцієнт пропорційності моделі оптимального управління виробничою потужністю для ДАК «Антонов» становить 2,39.

9. Автором визначено співвідношення рівня запасів та готової продукції у вартісному вираженні, застосувавши оптимальне значення коефіцієнта пропорційності для всіх учасників ДАК «Антонов». Для ДП «АНТК ім. О.К. Антонова» при повному завантаженні виробничої потужності, враховуючи обмеження щодо річного обсягу випуску виробів в підрозділі, річного фонду часу роботи обладнання групи в підрозділі, витрат часу роботи обладнання на виробництво одиниці виробу, продуктивність праці, кількість працівників, задіяних на випуск виробу, визначено, що максимально завантаживши виробничі можливості, можна витратити 830 тис. грн. на запаси і отримати готової продукції у вартісному вираженні на суму 1990 тис. грн.

ОСНОВНІ ПУБЛІКАЦІЇ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Геєць І.О. Фінансово-економічні проблеми стабільного розвитку економіки України: Колективна монографія. Частина 2 [Текст] / [Головчук А.В., Непочатенко О.О. та ін.]; наук. ред. Головчука А.В – Умань: ВПЦ «Візаві» (Видавець Сочинський), 2010. – 272 с. – *Особистий внесок здобувача: модель фінансового забезпечення виконання виробничої програми авіабудівного підприємства.*

Публікації у наукових фахових виданнях:

2. Геєць І.О. Теоретичні аспекти формування державного авіабудівного концерну в Україні [Текст] / І.О. Геєць // Науково-практичний журнал: Інвестиції: практика і досвід. Зб. наук. праць. – К.: «ДСК Центр», 2007. – Вип. 20 – С. 34-36.

3. Геєць І.О. Авіабудівна галузь України в контексті міжнародних відносин [Текст] / І.О. Геєць // Науковий вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки: Зб. наук. праць. – Хмельницький, 2010. - Вип. 4. – С. 219-223.

4. Геєць І.О. Модель оптимального управління виробничою потужністю авіабудівного підприємства [Текст] / І.О. Геєць // Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. праць. – К.: НАУ. – 2011. – № 2. – С. 21-27.

5. Геєць І.О. Дослідження проблеми використання виробничої потужності авіабудівними підприємствами України [Електронний ресурс] / І.О. Геєць // Проблеми системного підходу в економіці: Зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2011. – Вип. – Режим доступу: URL <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/texts.html>.

6. Геєць І.О. Сучасні проблеми та економічні аспекти розвитку світового ринку авіабудування [Текст] / І.О. Геєць // Формування ринкових відносин в Україні: Зб. наук. праць. – К., – 2011. – № 4. – С. 78-83.

Тези доповідей:

7. Голляк Ю.Б., Геєць І.О. Тенденції розвитку державного авіабудівного концерну «Авіація України» в умовах лібералізації світового ринку повітряних перевезень // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції [«Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці»] (Київ, 6 листопада 2007 р.). – К.: НАУ, 2007, - С. 14-15 – *Особистий внесок здобувача: характеристика та оцінка основних економічних показників діяльності ДАК «Авіація України».*

8. Геєць І.О. Лаврик С.Ю. Normative legal base of civil aviation of Ukraine// Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції [«Економіка: сучасні проблеми та перспективи розвитку»] (м. Київ, 20 березня 2008 р.). – К.: Європ. Ун-т, 2008, - С. 100-101 – *Особистий внесок здобувача: особливості нормативно-правового регулювання авіаційного сектору економіки.*

9. Геєць І.О. Основні тенденції розвитку світового авіабудування // Матеріали III науково-практичної конференції [«Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці»] (Київ, 6-7 листопада 2008 р.). – К.: НАУ, 2008, - С. 50-52.

10. Геєць І.О. Особливості розвитку державних авіаційних корпорацій світу // Матеріали науково-практичної конференції [«Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України»] (Київ, 19 грудня 2008 р.). – К.: НАУ, 2008, - С. 24-25.

11. Ложачевська О.М., Геєць І.О. Сучасний вектор розвитку авіабудівних підприємств України в світовому співтоваристві // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції [«Сучасні тенденції розвитку світової економіки»] (Харків, 16-17 жовтня 2009 р.). – Харків: ФОП Павлов М.Ю., 2009, - С. 13-15 – *Особистий внесок здобувача: оцінка діяльності авіабудівних підприємств України.*

12. Геєць І.О. Перспективи розвитку авіабудівних підприємств України в період низького та нестабільного попиту // Матеріали IV науково-практичної конференції [«Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці»] (Київ, 1 грудня 2009 р.). – К.: НАУ, 2009, - С. 27-28.

13. Геєць І.О. Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку авіабудівних підприємств // Матеріали науково-практичної конференції [«Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України»] (Київ, 23 грудня 2009 р.). – К.: НАУ, 2009, - С. 30-31.

14. Геєць І.О. Науково-технічне співробітництво як фактор підвищення конкурентоспроможності авіабудівної галузі України // Матеріали науково-практичної конференції [«Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи,

механізм, ефективність»] (Київ, 11-12 березня 2010 р.). – К.: НТУУ «КПІ», 2010, - С. 179-180.

15. Геєць І.О. Сучасні тенденції розвитку авіабудування в процесі глобалізації та лібералізації світового ринку // Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми реалізації науково-творчого потенціалу молоді: пошуки, перспективи»] (Дніпропетровськ, 19 березня 2010 р.). – Дніпропетровськ: ІМА, 2010, - С. 37-38.

16. Геєць І.О. Інтеграційні процеси в авіабудівному секторі економіки України // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції для студентів та молодих вчених [«Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами»] (Київ, 26 березня 2010 р.). – К.: НАУ, 2010, - С. 33-34.

17. Геєць І.О. Тенденції розвитку українського авіабудування а процесі глобалізації світового ринку // Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції [«Науково-технічне свіробітництво економіка, технології, управління»] (Київ, 21-24 квітня 2010 р.). – К.: НТУУ «КПІ», 2010, - С. 187-188.

18. Геєць І.О. Актуальні проблеми та сценарії розвитку авіаційного сектору України // Матеріали IX Міжнародної науково-теоретичної конференції [«Актуальні проблеми економічного та соціального розвитку виробничої сфери»] (Донецьк, 20-21 травня 2010 р.). – Донецьк: ДВНЗ «Донецький національний технічний університет», 2010, - С. 133-134.

19. Геєць І.О. Сучасні проблеми та економічні аспекти розвитку світового авіабудування // Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції [«Сучасні проблеми економіки»] (Київ, 14-15 жовтня 2010 р.). – К.: НАУ, 2010, - С. 23-24.

20. Геєць І.О. Напрямки підвищення конкурентоспроможності літакобудування України для виходу на міжнародну арену // Матеріали науково-практичної конференції [«Інноваційно-інвестиційні проблеми розвитку економіки України»] (Київ, 17 грудня 2010 р.). – К.: НАУ, 2010, - С. 52-53.

АНОТАЦІЯ

Геєць І.О. Формування виробничої потужності авіапідприємств. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний авіаційний університет, Київ, 2011.

Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю пошуку нової концепції формування виробничою потужністю в контексті підвищення ефективності функціонування авіаційних підприємств. Дисертація присвячена обґрунтуванню теоретичних і методичних положень поняття виробничої потужності, практичним питанням оцінки та подальшого удосконалення формування виробничої потужності авіапідприємств.

У дисертаційному дослідженні визначено теоретичні, методологічні підходи та практичні положення і узагальнено наукові концепції визначення сутності поняття «виробнича потужність підприємств»; узагальнено показники оцінки та фактори впливу на величину формування виробничої потужності підприємств авіабудівної галузі. Проведено аналіз українського ринку

авіабудування, оцінку виробничо-економічної діяльності учасників ДАК «Антонов» та рівень використання виробничої потужності авіабудівних підприємств. Побудована оптимізаційна модель формування виробничої потужності авіабудівного підприємства, яка дозволить приймати стратегічні та оперативні рішення щодо виготовлення продукції.

Теоретичні положення, науково-методичні розробки і практичні рекомендації, отримані за результатами проведеного дослідження, використані в практиці роботи підприємств України та в навчальному процесі.

Ключові слова: виробнича потужність авіабудівного підприємства, фактори впливу на формування виробничої потужності, резерви виробничої потужності, оптимальна модель формування виробничої потужності.

АННОТАЦІЯ

Геец И.О. Формирование производственной мощности авиапредприятий. - Рукопись

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04. - Экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Национальный авиационный университет, Киев, 2011.

Актуальность научного исследования связана с необходимостью поиска новой концепции формирования производственной мощностью в контексте повышения эффективности функционирования авиационных предприятий. Диссертация посвящена обоснованию теоретических и методических положений понятия производственной мощности, практическим вопросам оценки и дальнейшего совершенствования формирования производственной мощности авиапредприятий.

В диссертационном исследовании определены теоретические, методологические подходы и практические положения и обобщены научные концепции определения сущности понятия «производственная мощность предприятий»; обобщенные показатели оценки и факторы влияния на величину формирования производственной мощности предприятий авиастроительной отрасли. Проведенный анализ украинского рынка авиастроения, оценка производственно-экономической деятельности участников ГАК «Антонов» и уровень использования производственной мощности авиастроительных предприятий. Построена оптимизационная модель формирования производственной мощности авиастроительного предприятия, которая позволит принимать стратегические и оперативные решения по изготовлению продукции. Теоретические положения, научно-методические разработки и практические рекомендации, полученные по результатам проведенного исследования, использованы в практике работы авиастроительных предприятий Украины и в учебном процессе.

Ключевые слова: производственная мощность авиастроительного предприятия, факторы влияния на формирование производственной мощности, резервы производственной мощности, оптимальная модель формирования производственной мощности.

ANNOTATION

Geyets I.O. Form productive capacity airlines. - Manuscript.

The dissertation for the scientific degree of the candidate of economic sciences in speciality 08.00.04 – economy and managements of enterprises (after the types of economic activity). – The National aviation university, Kyiv, 2011.

Relevance of scientific research related to the necessity to search for new concepts of production capacity in the context of increasing efficiency of aviation enterprises. Dissertation is devoted to theoretical and methodological provisions of the notion of production capacity, practical issues of assessment and further improvement of production capacity airlines. In the dissertation, theoretical, methodological approaches and practical statements and concepts summarized the essence of the concept of «production capacity»; generalized parameters estimates and factors of influence on the value of the production facilities of aircraft building. Analysis of the Ukrainian market of aircraft, industrial and economic assessment of the SAC «Antonov» and the use of production capacity aircraft construction enterprises. Theoretical approaches, research and methodological development and practical recommendations were based on the research used in the practice of aircraft construction enterprises of Ukraine and in the educational process.

Keywords: production capacity owned aircraft company, influence on the formation of productive capacity, reserves of production capacity, the optimal model of capacity utilization.