

АНАЛИЗ ПРОЦЕССОВ ИНТЕГРАЦИИ АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В РЫНОЧНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ.

Кузнецова О.А.

Научный руководитель – к.т.н., доцент Гераськин М.И.

Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика
С.П. Королева

В начале 90-х годов в ходе приватизации крупные промышленные предприятия в принудительном порядке были преобразованы в открытые акционерные общества с ориентацией на нерыночные критерии эффективности, что сделало их неэффективными в новых экономических условиях. Борьба между собственниками и менеджерами только ослабляла предприятия: в результате «ваучерной» приватизации не было притока внешнего финансирования, для консолидации собственности в своих руках менеджеры использовали оборотные средства самого предприятия. Исходя из этого назрела необходимость реструктуризации.

В настоящее время крупные российские предприятия находятся на самых различных стадиях своего корпоративного развития, но имеют одну и ту же организационно-правовую форму открытого акционерного общества.

Россия, изначально ориентирующаяся на англосаксонскую модель регулирования (ей соответствует распылённая структура собственности), в настоящее время имеет сильно концентрированную структуру собственности, что приводит к издержкам, характерным для данной модели и мешает извлечь выгоды, характерные для структуры.

Состояние авиастроительного комплекса непосредственно влияет на важнейшие национальные интересы страны.

Для реализации программы интеграции авиастроительного комплекса в рыночную инфраструктуру были разработаны вариант государственной политики и правительственная Федеральная целевая программа, предусматривающая сосредоточение профильного производства авиационной техники в ограниченном количестве контролируемых государством крупных системообразующих научно-производственных комплексов – авиастроительных интегрированных структур (АСИС). В 2004 году завершён первый этап реформирования авиакосмической отрасли, в ходе которого сформировано несколько крупных холдингов; на базе этих холдингов будут приниматься решения о формировании либо двух, как отмечено в программе реформирования, либо единой национальной авиастроительной корпорации.

В результате реформирования в авиастроительной отрасли должно остаться минимальное число АСИС и существует два альтернативных принципа интегрирования: создание двух полнопрофильных (универсальных) корпораций, каждая из которых производит весь спектр авиационной техники, либо двух-трёх корпораций, специализирующихся каждая по своей номенклатуре производимой продукции.