

## СОЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ФОРМЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ТОКА ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

А.А.Геращенко

*Предприятия, так называемого 4-го уровня “Технологической цепочки” создателей авиатехники, не вошли в базовое ядро авиационной промышленности, то есть в целевую программу, утвержденную Правительством Российской Федерации. В соответствии с этим в данной статье исследован один из возможных путей привлечения иностранного капитала для создания совместного предприятия в форме простого товарищества.*

*Предприятие в форме простого товарищества создано для реализации программных мероприятий по производству высококачественных энергосистем с устойчивой финансовой структурой. Анализ и исследование данного проекта показали, что он будет востребован и экономически выгоден.*

В настоящее время сохранение Россией статуса одной из великих авиационных держав мира во многом зависит от решения целого комплекса политических, технико-экономических, финансовых и технологических проблем, восстановления производства конкурентоспособной авиационной техники и развития маркетинговых исследований на внутренних рынках пассажиро- и грузоперевозок.

При этом в современном авиастроении наряду с научно-техническими проблемами, возникла новая проблема – экономическая. Причем, как показано в работе [1] проблема возникла в двух направлениях – естественном и искусственном. Естественное связано с удорожанием (почти на порядок в сопоставимых ценах) стоимости создания авиационных комплексов от поколения к поколению - и с этим можно бороться научно-техническими средствами. Искусственное связано с кризисным состоянием экономики России – и с этим можно бороться только адаптируясь к этому состоянию, а также стремясь внести максимальный вклад авиапромышленности в его улучшение.

Неоднозначность результатов реформ, которые осуществлялись в авиационной промышленности в России последние двенадцать лет, привели практически к разрушению внутреннего рынка авиационной техники, плохо продуманной политики в области конверсии разработок, производства и обновления основных фондов, а также к отсутствию существенных инвестиций в воспроизводственное развитие.

С учетом изложенных обстоятельств и в связи с тем, что в настоящее время слабо осуществляется централизованное регулирование развития основных направлений создания новой техники в авиационной промышленности, т.е. особняком стоит проблема взаимодействия федеральных и местных органов, а также заказчиков этой техники с предприятиями, поставляющими комплектующие для авиационных комплексов. Эти предприятия, так называемого 4-го уровня “технологической цепочки” создателей авиатехники, состоят из заводов и опытно-конструкторских бюро (ОКБ), которые не вошли в базовое ядро авиационной промышленности, формируемое в рамках федеральной целевой программы “Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 гг.)”, принятой 11.10.2001 г. Правительством Российской Федерации. Эта часть избыточной производственной инфраструктуры и предприятия, связанные с разработкой отдельных агрегатов, например, таких очень важных для самолетных систем как энергосистемы (в т.ч. авиационные аккумуляторные батареи), не входят в целевое финансирование программ из федерального бюджета Российской Федерации. Проведенный анализ потребительских групп на рынке авиационных аккумуляторных батарей рис.1 выявил, что в настоящее время они востребованы рис.2.

По законодательству Российской Федерации об иностранных инвестициях иностранные инвесторы могут финансировать программы на основе долевого участия. В соответствии с этим, в данной статье исследован один из путей привлечения иностранного капитала для создания совместного предприятия между производственными фирмами "Н" (Германия) и "А" (Россия) по реализации программных мероприятий для организации производства энергосистем, а также разработки стратегии, направленной на повышение его финансовой устойчивости и платежеспособности.

### ***ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ***

Предприятиями "Н" и "А" было принято решение об учреждении совместного предприятия в форме простого товарищества в соответствии с Гражданским кодексом РФ в целях повышения конкурентоспособности продукции путем снижения цены на нее, а также в целях освоения производства и последующей реализации дополнительно двух типов авиационных аккумуляторных батарей для самолетов и вертолетов российского (советского) производства, которые не производятся в настоящее время "А".

Простое товарищество как организационная форма совместного предприятия выбрана предприятиями-учредителями по ряду причин. Во-первых "А" учредитель простого товарищества "АЭ", является Федеральным государственным унитарным предприятием, основанным на государственной форме собственности на праве хозяйственного ведения. Таким образом, "А" не является собственником производственных площадей и оборудования, передаваемого им как вклад

в складочный капитал простого товарищества. Кроме того, данная форма объединения чрезвычайно распространена и популярна в Германии, и называется там Обществом совместной деятельности. Для "Н" организация совместного предприятия в форме простого товарищества также является оптимальным вариантом объединения. Кроме того, ответственность по взятым кредитам простого товарищества, согласно Гражданскому кодексу РФ, возлагается на предприятия-учредители. Следовательно, кредитные организации получают дополнительные гарантии возврата вложенных в "АЭ" средств, что должно повысить доверие потенциальных инвесторов к созданному совместному предприятию в общих условиях высокого риска невозврата кредитов, характерных для финансовых рынков России.

Ранее "А" реализовывал аккумуляторные батареи емкостью 22 и 25 А\*ч, собранные из комплекта аккумуляторов производства "Н" (Германия) в контейнеры российского производства, т.е. предприятие "К" производило и поставляло их "А". Однако высокая себестоимость производства никель-кадмиевых аккумуляторов в Германии, высокие таможенные пошлины и акцизные сборы увеличивали себестоимость аккумуляторных батарей производства "А" (в основном, за счет статей расчетной калькуляции "Материальные затраты" и "Прочие затраты").

В "АЭ" планируется организация сборки не только аккумуляторных батарей, но и аккумуляторов, что резко, на 15-20% снизит цену на продукцию "АЭ". Кроме того, будет организована сборка аккумуляторов и аккумуляторных батарей емкостью 27 и 40 А\*ч., что позволит "АЭ" занять часть рынка АБ емкостью 27 и 40 А\*ч, составляющего около 40 % всего рынка авиационных АБ. Это поможет потребителям авиационных АБ производства "АЭ", эксплуатирующим самолеты и вертолеты различных типов, обслуживать батареи по единым стандартам и с использованием единого оборудования. Из Германии будет организована поставка электродов и сепараторов для сборки аккумуляторов. При этом основным условием организации производства и сборки аккумуляторов, и аккумуляторных батарей является сохранение стандартов высокого качества продукции марки "VARTA". Поставку и наладку оборудования для производства аккумуляторов будут производить специалисты "Н". Кроме того, персонал, нанятый для работы на оборудовании, будет проходить стажировку и обучение в г. Хаген (Германия) на фирме "Н" с помощью специалистов, долгие годы выпускающих продукцию на данном оборудовании.

Факты преимуществ авиационных никель-кадмиевых АБ производства "АЭ" будут доводиться до сведения представителей предприятий-заказчиков на различных международных и российских выставках, а также на специальных конференциях, семинарах, презентациях, которые будут как выездными, так и специально организованными на фирме "АЭ". Маркетинговая

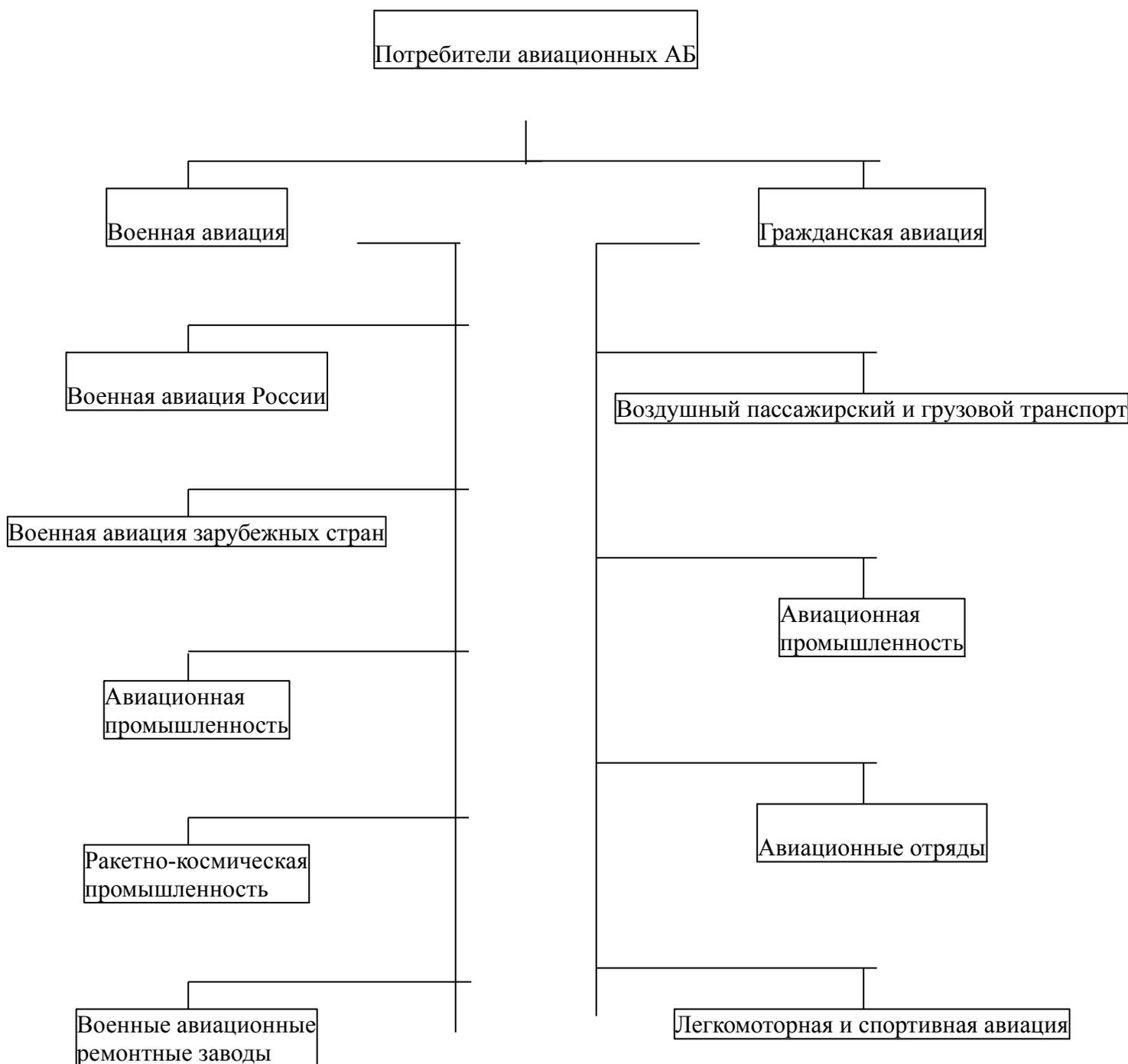


Рис. 1. Потребители авиационных АВ

Типы авиационных АБ	Самолеты, использующие данный тип АБ	Вертолеты, использующие данный тип АБ	Доля потребностей на рынке данного типа АБ
15СЦС-45Б (20КСХ 22 Р)	Миг-29		10%
20НКБН-25-У3 (20КСХ 25 Р)	Ан-74, Ил-62, Ил-76, Ил-86, Ил-96, Ил-103, Ил-114, Ту-95, Ту134, Ту-154, Ту-204, Як-40	К-27, К-29, К-30, К-32, К-226, К-50, К-52, К-60, К-62	50%
12 САМ-28 (20КСХ 27 Р)	Ан-24, Ан-26, Ан-32	Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ми-17, Ми-24	35%
20НКБН-40-У3 (20КСХ 40 Р)	Ан-38, Ан-70, Ан-124, Ту-22, Ту-160, Як-42	Ми-26	5%

Рис.2. Применение авиационных никель-кадмиевых АБ в самолетах и вертолетах российского (советского) производства

составляющая при реализации авиационных АБ будет увеличена в несколько раз. Этими вопросами будет заниматься отдел маркетинга. Кроме того, будет обеспечена информационная поддержка совместного предприятия со стороны российского представительства фирмы "Н" и предприятия "А".

Складочный капитал совместного предприятия в форме простого товарищества "АЭ" будет составлять техническая документация, оборудование для производства аккумуляторов, его наладка, ноу-хау, обучение персонала и оборотные средства фирмы "Н", а также здания, со-

оружения, проектно-строительные работы в них, инфраструктура, транспорт, связь, часть оборудования для изготовления АБ и оборотные средства фирмы "А".

Для реализации этого проекта "А" предполагается использовать среднесрочный кредит для закупки необходимого технологического оборудования для проведения проектно-строительных работ, а также на пополнение оборотных средств предприятия "АЭ".

Анализ и исследование данного проекта показали, что он будет востребован и экономически выгоден, несмотря на сложную экономическую ситуацию в Российском авиационном промышленном комплексе.

Список литературы.

1. Бодрунов С.Д., Ковальков Ю.А. Экономика и организация авиастроения в России. - С-Пб: ГИПП “Искусство России”, 2001. - 288 с.
  2. Бодрунов С.Д., Ковальков Ю.А. Авиацонно-промышленный комплекс России на рубеже XXI века: проблемы эффективного управления.- С-Пб: Корпорация “Аэрокосмическое оборудование”, 2002. - 549 с.
  3. Братухин А.Г., Калачанов В.Д., Яковлев С.П. Диверсификация авиационного промышленного комплекса России. /Под ред. Э.С. Минаева. - М.: МАИ, 1999. - 127 с.
- 

Сведения об авторе.

Герашенко Андрей Анатольевич, аспирант кафедры производственного менеджмента и маркетинга Московского авиационного института (государственного технического университета).