

Список використаних джерел

1. Оптимізація організаційно-економічного механізму управління інвестиціями в житловому будівництві : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 [Електронний ресурс] / Л. Д. Сейдаметова ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. - Х. : [б.в.], 2008. - 20 с.
2. Формування державної молодіжної житлової політики в Україні : автореф. дис. на здобуття ступеня канд. наук з держ. упр. : 25.00.01 / В. О. Омельчук ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. - К., 2004. - 20 с. : рис. - укр.
3. Романов О. Військове житло. Результат політики. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.Ucigr.kiev/modules.php?op=modload&name=news>
4. Про внесення змін до Програми забезпечення житлом військовослужбовців, звільнених у запас або відставку : Постанова Кабінету Міністрів України від 23 груд. 2004 р. № 1728. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>
5. Про стан забезпечення житлом та іншими гарантіями соціального захисту військовослужбовців, осіб начальницького і рядового складу органів внутрішніх справ та деяких інших осіб : Парламентські слухання 8 лют. 2006 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://portal.rada.gov.ua/rada/control/uk/publish/printable_artical?art_id=68059
6. Про затвердження Державної програми забезпечення молоді житлом на 2002-2012 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лип. 2002 р. № 1089. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>

Ольга Сафронова,

кандидат наук з державного управління,

доцент кафедри економічної історії

та теорії економіки НАДУ

Роман Марецький,

аспірант кафедри економічної теорії

та історії економіки НАДУ

Принципи і механізми державного сприяння розвитку корпоративних інтегрованих структур у суднобудуванні

На основі аналізу зарубіжного досвіду створення і функціонування інтегрованих корпоративних структур (ІКС) у галузі суднобудування у статті визначені основні принципи і механізми державного сприяння розвитку таких процесів. На цих засадах авторами обґрунтовані доцільність вжиття низки заходів, спрямованих на їх реалізацію в сучасних умовах України.

Ключові слова: корпоративні структури, державні холдингові компанії, суднобудівний комплекс, механізми державного сприяння.

In the article on the basis of foreign experience's making integrated corporate structures (ICS) in the shipbuilding's industry the main principles and mechanisms of state assistance development of these processes are defined. The expedience

of realization of certain actions, concerning its realization under such modern conditions in Ukraine are grounded by the authors.

Key words: corporate structures, state holdings companies, shipbuilding complex, mechanisms of state assistance.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Технологічні особливості суднобудування, пов'язані із високим рівнем концентрації і кооперації виробництва, об'єктивно зумовлюють необхідність розвитку інтегрованих господарських структур у цій галузі. В умовах ринкової економіки формування цих організацій відбувається насамперед завдяки поглибленню корпоративних зв'язків між відповідними компаніями, їх структурними підрозділами та групами. Досить часто безпосереднім учасником або навіть ініціатором таких об'єднань виступає держава. При цьому використовувані нею механізми сприяння розвитку відповідних процесів стають водночас ефективними засобами реструктуризації цих компаній та забезпечення їх конкурентоспроможності на світовому і вітчизняному ринках.

Перспективні напрями запровадження таких механізмів у сучасних умовах України активно обговорюються вітчизняними науковцями і практиками у зв'язку із розробкою Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на період до 2015 р. [1] та Загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 р. [2]. У проектах зазначених документів містяться положення, що стосуються заходів з реструктуризації і модернізації вітчизняної промисловості. Однак вони надмірно узагальнені, чітко не зорієнтовані на врахування специфіки окремих виробництв і галузей, зокрема суднобудування. Тому порушена проблема є актуальною і практично значущою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування і розвитку інтегрованих промислових структур є предметом дослідження багатьох сучасних дослідників. Зокрема, цій проблематиці присвячені роботи С.Б.Авдашевої [3], Ю.Б.Вінслава, В.Є.Дементьєва, Ю.В.Якутіна [4], І.С.Шиткіної [5] та інших російських науковців. Серед українських авторів необхідно, насамперед, назвати Л.І.Федулову [6], Г.В.Уманців [7], В.С.Пономаренка, В.М.Горбатова [8, с. 7-30]. У публікаціях зазначених учених проаналізовані сутність та специфіка різних видів інтегрованих корпоративних структур, оцінені переваги і недоліки їх формування у промисловості, описані можливі засоби впливу держави на перебіг відповідних господарських процесів. Проте механізми державного сприяння розвитку таких структур досліджені недостатньо, неконкретизовані варіанти їх використання з метою інноваційного оновлення національної економіки. Невідпрацьованість згаданих механізмів на теоретичному рівні зумовлює виникнення численних помилок і прорахунків при їх практичному запровадженні. Для вирі-

шення цієї проблеми слід звернутися до зарубіжного досвіду господарювання, який надає багато прикладів успішної діяльності відповідних корпоративних структур у різних галузях і секторах промислового комплексу, зокрема в суднобудуванні.

З огляду на це *метою статті* є визначення основних принципів та механізмів державного сприяння розвитку інтегрованих корпоративних структур у суднобудуванні на основі аналізу зарубіжного досвіду їх створення і функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових досліджень. У найбільш загальному плані під інтегрованою корпоративною структурою у сучасній науковій літературі розуміється група юридично або господарськи самостійних підприємств (організацій), які ведуть спільну діяльність на основі консолідації активів або договірних (контрактних) відносин для досягнення спільних цілей [4, с. 28]. Пропонуються численні критерії розмежування ІКС, при цьому найбільш часто як базова класифікаційна ознака виділяється ступінь майнового контролю всередині групи [3, с. 5]. Проте багато дослідників справедливо зазначають, що необхідним є застосування й інших характеристик, істотних з точки зору наступних оцінок ефективності відповідних структур [4, с. 32-35]. Класифікаційними параметрами в цьому разі можуть бути: ступінь взаємочасті в капіталі компаній-учасниць ІКС, цільові орієнтири їх створення, їх ресурсне забезпечення тощо. Різновиди інтегрованих структур можуть бути виокремлені також відповідно до найважливіших механізмів регулювання їх спільної діяльності - на основі майнових зв'язків (участі в капіталі); концентрації ресурсів і послуг; добровільної централізації учасниками групи деяких управлінських повноважень [5, с. 24-25]. За цих умов як найбільш усталені типи ІКС розглядаються: трести, концерни, конгломерати, фінансово-промислові групи, картелі, синдикати, консорціуми, асоціації, стратегічні альянси, холдинги [6, с. 11-13; 7, с. 12-15, 45-50; 8, с. 7-23]. Вибір типу ІКС зумовлюється специфікою виробничих процесів, потребами в організації збуту продукції або в проведенні спільних наукових розробок компаніями-учасницями, налагодженні системи корпоративного менеджменту.

Для галузі суднобудування, як уже зазначалось, характерна наявність складних виробничо-технічних зв'язків - внутрішньогалузева кооперація досягає 50% від обсягів виробництва. Продукція суднобудування має наукоємний характер, тому її конкурентоспроможність на світовому і внутрішньому ринках значною мірою залежить від доступу компаній-виробників до новітніх науково-технічних розробок, можливостей "ув'язати" їх упровадження з виконанням поточних виробничих завдань. Відповідно суттєве значення для розвитку галузі набуває залучення інвестицій, використання можливостей акумуляції фінансових коштів у значних обсягах. Досягти за-

значених цілей можна шляхом поглиблення кооперації зусиль великої кількості підприємств і організацій галузі. Внаслідок впливу зазначених чинників інтеграційні процеси в галузі суднобудування відбуваються досить активно, на цих засадах створюються корпоративні структури різного типу. Наприклад, у суднобудівному комплексі Російської Федерації найбільш поширеною формою ІКС стали державні холдингові компанії. Зокрема, згідно з Указом Президента РФ від 21 березня 2007 р. № 394 було створено ВАТ "Об'єднана суднобудівельна корпорація" (м. Санкт-Петербург), 100% акцій якого перебуває у федеральній власності. До статутного капіталу цієї корпорації було внесено 60% акцій ВАТ "Невське проектно-конструкторське бюро" і грошові кошти у розмірі 25 млн рублів. Відповідно до згаданого указу були також створені три субхолдинги за участю держави - Західний, Північний та Далекосхідний [9].

Пріоритетними напрямками діяльності ВАТ "Об'єднана суднобудівна корпорація" та його дочірніх і залежних акціонерних товариств є розробка, проектування, виробництво, постачання, гарантійне і сервісне обслуговування, модернізація, ремонт, утилізація суднобудівної техніки військового і цивільного призначення і споруд для освоєння континентального шельфу на користь державних та інших замовників, а також упровадження нових технологій і розробок у галузі суднобудування. За цих обставин не випадково до складу ВАТ "Об'єднана суднобудівна корпорація" увійшли дев'ять центральних конструкторських бюро галузі: "Рубін", "Малахіт", "Алмаз", "Північне ПКБ" "Зеленодольське ПКБ", "Онега", "Невське ПКБ" (60%), "Айсберг" (24,5%), "ЦКБ СПК ім. Р.Є.Алексєєва" (14,99%) [9].

На базі цих організацій передбачається створення єдиного проектного центру холдингу, основний вид робіт якого буде визначатися державним оборонним замовленням. У подальшому планується, що цей проектний центр буде безпосередньо залучений до виконання федеральної цільової програми "Розвиток цивільної морської техніки на 2009-2016 рр.". Завданням майбутнього проектного центру є розробка інформації для суднобудівних заводів, що забезпечує максимальну ефективність при спорудженні суден, їх проектуванні, включаючи планування і вирішення базових питань виробничого інжинірингу. Напрями діяльності центру пов'язані із виходом на міжнародний ринок, створенням необхідного морально-психологічного клімату для формування довіри і довготривалих зв'язків у відносинах між проектантами, судноверфями й замовниками суден і засобів морської техніки, а також нових робочих місць та збільшення податкових надходжень до бюджету.

Оцінюючи перспективи розвитку суднобудівних державних холдингових компаній, можна зазначити, що їх переваги зумовлені насамперед можливостями надання чітко зорієнтованої, "крапкової" адресної державної підтримки виконавцям пріоритетних програм розвитку галузі. Збере-

ження державної частки в статутному капіталі організацій-учасниць дає змогу забезпечити належний контроль за спрямуванням ресурсів федеральної цільової програми. Крім того, створення державних холдингів дає змогу вирішити низку важливих проблем, пов'язаних із організацією належного управління державними активами в галузі.

Зауважимо, що компанії холдингового типу набули поширення не тільки в суднобудівному комплексі Росії, а й інших країн. Так, у липні 2008 р. на основі активів компанії Damen Shipyards був сформований міжнародний холдинг Wadan Yards, який включає дві верфі у містах Вісмар і Варнемюнде (ФРН), а також Миколаївський завод "Океан" (Україна). Про перспективність такого об'єднання свідчить те, що компанія Wadan Yards в кінці лютого 2009 р. отримала від уряду Німеччини кредит на 180 млн євро. Цьому передувало надання цільового кредиту в сумі 60 млн євро від уряду землі Мекленбург, на території якої розміщені виробничі потужності холдингу. Ця компанія нині є єдиною верф'ю Німеччини, яка отримала державну допомогу за досить жорсткими правилами ЄС щодо порядку її надання і використання. Це свідчить про те, що навіть за умов світової фінансової кризи зазначений холдинг спромігся довести ефективність і доцільність свого функціонування [10].

Проте діяльність далеко не всіх суднобудівних холдингів є економічно успішною. У цьому контексті варто згадати, що в 2002 р. великий польський "Порта Холдинг", який об'єднував групу підприємств галузі, збанкрутів і був ліквідований [11, с. 54]. Фінансово неефективним виявилось і функціонування державної суднобудівної холдингової групи "Фінкантиєрі" в Італії [3, с. 23].

Аналіз причин такого стану справ доводить, що холдингова форма інтеграції корпоративних структур не позбавлена недоліків. Це зумовлено насамперед тим, що в межах подібних об'єднань керівництво материнських компаній досить часто не має реальних важелів впливу на формування стратегій дочірніх підприємств і не може забезпечувати оперативний моніторинг їх діяльності. Проблема поглиблюється, якщо управляюча компанія холдингу не володіє контрольним пакетом акцій дочірніх фірм.

З огляду на це в суднобудівних комплексах зарубіжних країн набувають поширення інші, нехолдингові форми корпоративної інтеграції. Це, наприклад, створення асоціації суднобудівних підприємств і залучення до цієї асоціації банків, інвестиційних та страхових компаній, господарських структур енергетичного і металургійного комплексу, фірм-постачальників суднового устаткування, формування на цій основі промислово-фінансових груп. Основою такої корпоративної інтеграції може стати не лише суто майнові зв'язки, але й укладені між учасниками угоди. Це сприяє запровадженню більш гнучкої системи управління кадровими і виробничими ресурсами компаній-учасниць, залученню необхідних фінансових коштів, налагоджен-

ню ефективної системи корпоративного управління всередині групи. Розглядаючи зарубіжний досвід запровадження ІКС такого типу, слід, передусім, звернути увагу на "велику трійку" найпотужніших суднобудівних корпорацій Південної Кореї ("Hyundai", "Daewoo", "Samsung"), яка нині значно випереджає компанії та об'єднання всіх інших країн. Цієї ж самої стратегії дотримуються й найбільші японські компанії [12, с. 62]. Організаційну форму фінансово-промислової групи має й найбільша в Європі суднобудівна господарська структура Aker-Kvaerner (Норвегія) [12, с. 64].

У Європейському Союзі з метою перетворення суднобудівної промисловості на лідера світового ринку і повернення до тих секторів суднобудування, де вони традиційно займали панівні позиції, Союз європейських суднобудівників (Community of European Shipyards Associations (CESA)) розробив спеціальний план "Leader SHIP 2015" [13]. Досягнення поставленої мети планується за рахунок запровадження єдиних для всіх суднобудівників ЄС прозорих правил, включаючи засоби стимулювання інтеграційних процесів у галузі.

З огляду на перспективи запровадження цієї програми варто згадати досвід реструктуризації суднобудування Великобританії, де під час здійснення відповідних заходів визначилась провідна компанія - BAE Systems. Основою її функціонування стало об'єднання активів кількох раніше самостійних корпорацій. Протягом 2000-2001 рр. ця компанія придбала активи військово-промислової групи Marconi Electronic Systems і тим самим зосередила в себе близько 80% суднобудівельних потужностей королівства [14, с. 155]. Важливим стимулом для проведення реструктуризації галузі у Великобританії стало видання урядового "Огляду стратегії в галузі оборони" (Strategic Defence Review) [15]. За підсумками обговорення цього документа уряд країни ініціював наймасштабнішу суднобудівельну програму за останні 30 років. По суті, становлення потужної компанії BAE Systems супроводжувалось реалізацією державної політики, зорієнтованої на використання можливостей інтегрованого бізнесу для модернізації суднобудівного комплексу країни.

Цей приклад дає змогу сформулювати визначальний принцип державного сприяння розвитку ІКС у суднобудуванні, а саме: вжиття необхідних заходів має розглядатися насамперед у контексті запровадження програм реструктуризації галузі, потреб у залученні додаткових інвестицій для впровадження інновацій та оновлення виробничих потужностей. Завдяки консолідації ресурсів різних компаній і організацій в одній корпоративній структурі, упорядкуванню коопераційних зв'язків і процесів створюються можливості більш ефективного використання наявних ресурсів та цільового фінансування пріоритетних науково-технічних проектів.

Ураховуючи досвід інших країн, можна зазначити, що реалізація цього принципу має посилюватися завдяки додержанню вимог стосовно того, що державне сприяння розвитку ІКС не повинно обмежуватися виключно тими

компаніями, де держава має частку в статутному капіталі або виступає їх безпосереднім засновником. У суднобудуванні перспективним є створення корпоративних структур не тільки у формі державних холдингових компаній, а й структур інших типів - асоціацій, стратегічних альянсів, конгломератів, фінансово-промислових груп. Завдяки встановленню більш "гнучких" майнових відносин всередині групи та урізноманітненню договірних засад діяльності ці різновиди ІКС мають відчутні переваги, пов'язані із налагодженням дієвої системи корпоративного менеджменту, зниженням ризиків господарської діяльності, акумуляцією значних фінансових коштів. Таким чином, суттєвим принципом аналізованої державно-управлінської діяльності має стати виважена підтримка розвитку й таких об'єднань.

Аналіз досвіду багатьох країн світу переконує, що перелік конкретних механізмів упровадження зазначених принципів може бути досить широким. Зокрема, державне сприяння розвитку ІКС у суднобудуванні може забезпечуватися шляхом участі органів державної влади у проектуванні інтеграційних процесів у галузі та формуванні відповідних господарських структур, розробки необхідного нормативно-правового забезпечення і запровадження державних цільових програм, надання доцільних фінансових преференцій, створення ефективних систем моніторингу господарської діяльності й контролю тощо.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Проведений аналіз засвідчує, що в зарубіжній практиці господарювання створення ІКС у суднобудуванні виступає потужним засобом реструктуризації, модернізації виробництва та забезпечення конкурентоспроможності компаній на світовому і вітчизняному ринку відповідної продукції. З огляду на це сприяння розвитку таких об'єднань розглядається як пріоритетний напрям здійснення державної промислової політики в галузі. З цією метою використовуються різноманітні механізми: участь органів влади у проектуванні та формуванні відповідних господарських структур, розробка необхідного нормативно-правового забезпечення, запровадження державних цільових програм та систем контролю тощо. Базисними принципами запровадження цих механізмів є їх тісна "ув'язка" з програмами реструктуризації суднобудівного комплексу, вибір засобів державної підтримки з урахуванням особливостей різних видів ІКС. На думку авторів, при доопрацюванні Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки та Загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року доцільно взяти до уваги ці положення та зафіксувати їх у відповідних розділах цих документів. Практичне ж їх втілення передбачає вжиття низки заходів, включаючи створення робочої групи з представників уповноважених органів влади і провідних суднобудівних підприємств, науково-технічних організацій, банків-

ських установ, інвестиційних та страхових компаній для оцінки доцільності створення ІКС галузі, їх проектування, розробки потрібного нормативно-правового супроводу тощо.

Перспективними напрямками подальших досліджень автори вважають обґрунтування та оцінку передумов реалізації пріоритетних напрямів посилення державного впливу на процеси створення і розвитку інтегрованих корпоративних структур у суднобудівному комплексі у сучасних умовах України.

Список використаних джерел

1. Концепція Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки. - Режим доступу : http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=57967&cat_id=57966
2. Концепція Загальнодержавної програми розвитку промисловості України на період до 2017 року. - Режим доступу : http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=57967&cat_id=57966
3. *Авдашева С.* Холдинги с участием государственных и смешанных компаний: оценка российской практики в контексте мирового опыта. Препринт доклада WP1/2003/04 / С. Авдашева. - М. : ГУ ВШЭ, 2003. - 35 с.
4. *Винслав Ю.* Развитие интегрированных корпоративных структур в России / Ю. Винслав, В. Дементьев, А. Мелентьев, Ю. Якутин // Рос. экон. журн. - 1998. - № 11/12. - С. 27-41
5. *Шиткина И. С.* Холдинги: правовое регулирование и корпоративное управление / И. С. Шиткина. - М. : Волтерс Клувер, 2008. - 328 с.
6. *Федулова Л. І.* Корпоративні структури в інноваційній діяльності: світовий досвід та можливості для України / Л. І. Федулова // Економіка і прогнозування. - 2004. - № 4. - С. 9-27
7. *Уманців Г. В.* Холдингові компанії та фінансово-промислові групи у сучасній економіці : монографія / Г. В. Уманців - К. : ВІРА-Р, 2002. - 429 с.
8. Корпорації та інтегровані структури: проблеми науки та практики / Харків. нац. екон. ун-т ; НАН України ; Наук.-дослід. центр індустр. проблем розвитку. - Х. : ВД "ІНЖЕК", 2007. - 344 с.
9. Об открытом акционерном обществе "Объединенная судостроительная корпорация : Указ Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 г. № 394. - Режим доступа : <http://base.consultant.ru/cons4000/cgi/online.cgi?req=doc ; base=LAW;n=67058>
10. Судостроение: Держать курс. - Режим доступу : <http://pda.minprom.com.ua/page2/news13545.html>
11. *Халанский Д.* Состояние и перспективы развития судостроительной промышленности Польши / Д. Халанский // Зарубеж. воен. обозрение. - 2005. - № 9. - С. 51-58.
12. *Ковбатюк М. В.* Аналіз сучасних тенденцій в світовій суднобудівній індустрії / М. В. Ковбатюк, Н. Г. Беник // Водний транспорт : зб. наук. пр. - 2007. - Вип. 8. - С. 61-65.
13. EC Leader SHIP 2015 Progress Report (Інтернет - сторінка Community of European Shipyards Associations). - Режим доступу : <http://www.cesa-shipbuilding.org/leadership.phtml?sid=>

14. Гайдар В. Проблеми державної підтримки суднобудування в Україні та за кордоном / В. Гайдар // Актуальні проблеми держ. упр. - 2007. - Вип. 1. - С. 152-158.

15. Strategic Defense Review Presented to Parliament by the Secretary of State for Defense by Command of Her Majesty July 1998. - Режим доступу : <http://merln.ndu.edu/whitepapers/UnitedKingdom1998.pdf>

Олена Головатенко,
*аспірант кафедри економічної теорії
та історії економіки НАДУ*

Перспективи державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві України в умовах фінансової кризи

У статті зроблено аналіз сучасного стану залучення приватного капіталу в житлово-комунальне господарство України, наводиться коротка характеристика факторів успіху та невдач партнерства влади і приватного сектору. Державно-приватне партнерство розглядається як економічний інструмент вирішення існуючих проблем дефіциту грошових ресурсів під час світової економічної кризи.

Ключові слова: житлово-комунальне господарство, державно-приватне партнерство, економічна криза, державна політика.

In the article the analysis of the modern state of bringing private capital in the house and utilities economy of Ukraine, there is a short description of factors of success and failures of partnership of public and private sector. Public and private partnership is examined as an economic instrument of decision of existent problems a deficit of money resources under the world economic crisis.

Key words: a housing and utilities infrastructure, public and private partnership, an economic crisis, public policy.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. На сьогодні житлово-комунальне господарство (ЖКГ) України перебуває в критичному стані, що зумовлено об'єктивними й суб'єктивними причинами. До об'єктивних причин потрібно віднести те, що в період після здобуття незалежності, приблизно до 2000 р., комунальні підприємства не мали реальних коштів на капітальний ремонт інфраструктури, а амортизаційні відрахування використовувались не за призначенням.

До суб'єктивних причин належать непрофесіоналізм і непродумана приватизація деяких комунальних підприємств, у результаті чого на керівні посади були призначені особи, які не мали професійних навичок з управління складними об'єктами комунальних підприємств. У схемах надання житлово-комунальних послуг з'явилося багато посередників, які за завищеними