

**ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО
АВІАЦІЙНОГО КОНЦЕРНУ В УКРАЇНІ**

І.О.Геєць, аспірант

асистент кафедри міжнародної економіки

Національного авіаційного університету

В статті розглянуто теоретичні аспекти формування державного авіаційного концерну на базі окремих авіаремонтних та авіаційних підприємств з метою подальшої консолідації фінансово-промислового потенціалу для впровадження нових перспективних проектів в галузі літакобудування та підвищення якості надання авіаційних робіт і послуг.

Актуальність. Сутність ринкової економіки полягає в тому, що власність на засоби виробництва переважно зосереджена в руках приватних суб'єктів економічної діяльності, проте держава не може зовсім не втручатися в регулювання економіки. Більш того, було б неприпустимо протиставляти ринок і державу як інститут, який покликаний контролювати та регулювати діяльність суб'єктів економічної діяльності та ринкові відносини. Ринкові принципи господарювання доповнюються механізмами державного регулювання [2, с. 104-105].

Тому державу не можна розглядати як пасивний спостерігач за соціальними та економічними процесами. Держава грає ключову роль у справі впорядкування стихійних ринкових сил, корегуванні та виправленні негативних наслідків функціонування національної ринкової економіки [5, с.94, 96-97].

Викладення основного матеріалу. Важливе місце в національній економіці індустріально розвинутих країн займає державний сектор. Одним з важливих чинників збереження та функціонування державного сектора є те, що держава виступає найбільшим власником. Вона володіє землею, лісами, надрами тощо. В багатьох індустріально розвинутих країнах на його частку припадає 20-25% національного надбання. В США державна власність складає близько 20% національного багатства. В Італії державний сектор приносить приблизно 40% ВВП, в Китаї державні підприємства приносять більше 1/2 ВВП. За даними, в деяких країнах, наприклад, у Франції, в даний час функціонує декілька тисяч державних підприємств, на частку яких припадає приблизно 1/5 виробленого в країні ВВП. На державних підприємствах працює близько 14% працездатного населення.

Державний сектор, як правило, спирається на великі господарські структури. Значну роль великі державні групи грають в економіці Франції. До списку 30 найбільших світових компаній, що знаходяться в державній власності відносяться: французькі групи „Thomson” (аерокосмічна промисловість та оборона), „Aeropasia” (аерокосмічна промисловість), „Gas France” та „Electricity France” (енергетика); корпорація „Reno” (автомобілебудівельна промисловість), „Luzinor-Sasilor” (металургійна промисловість), „Thomson” (електронна промисловість), „Ron-Pulenk” (хімічна промисловість). Могутні державні корпорації в ході економічних реформ склалися і в Росії. Про це свідчить, наприклад, той факт, що близько 80% послуг електрозв'язку населенню Росії надає національний інвестиційний холдинг „Связьинвест”, створений в 1994 р. урядом Російської Федерації. Вона володіє 100% акцій самого холдингу та контрольними пакетами 82 регіональних телекомунікаційних компаній. Через нього забезпечується державне управління практично всім електрозв'язком

країни. Аналогічна ситуація спостерігається в електроенергетиці, де пануючі позиції займає РАО „ЕЭС России”, в якому 52,7% всіх акцій належить державі. Особливо сильні позиції в оборонному комплексі, що налічує 35 вертикально-інтегрованих структур [1].

На відміну від приватного підприємництва державне підприємство здійснюється не окремими індивідуальними особами або групою осіб на приватній основі, а державою, тими або іншими його органами або організаціями. Тут суб'єктами економічної діяльності виступають різні міністерства, установи соціального захисту та державної охорони здоров'я, державні учбові заклади, правоохоронні органи, озброєні сили, місцеві органи влади тощо. Але власне підприємницьку діяльність здійснюють державні підприємства, які займаються виробництвом необхідних для суспільства товарів і послуг. Держава повністю або частково володіє всією власністю та капіталом, на яких ґрунтується дана підприємницька структура.

Однією з найважливіших задач держави в авіаційній галузі є забезпечення сприятливих умов функціонування та розвитку основних потреб життєдіяльності суспільства, у тому числі створення та підтримка авіавиробничо-господарської інфраструктури. Дана структура безпосередньо займається виробництвом та реалізацією авіа послуг, а от же без неї неможливо уявити ефективне функціонування всієї національної економіки. Особливо велику роль держава грає в забезпеченні функціонування базових галузей, як енергетика, металургійна та паливно-енергетична галузі промисловості, сільське господарство, транспорт, у сфері якої функціонує авіаційна галузь. Не можна не відзначити той факт, що будівництво та підтримка в належному вигляді авіаційної техніки від національного виробника, аеропортів, як правило, здійснюються або виключно державою, або при його безпосередній підтримці.

Цілим колом критеріїв, таким, як цілі, засоби та способи досягнення цілей, державне підприємство відрізняється від приватного. Зокрема, роль і значення державного сектору в авіаційній галузі не завжди можна оцінювати виключно за критеріями рентабельності та обов'язкової комерційної вигоди, тобто прибутку, що складає основоположний принцип приватного підприємства. Це пояснюється тим, що в своїй економічній діяльності держава повинна враховувати загальнонаціональні соціально-економічні та політичні інтереси та задачі, пов'язані з вирішенням ключових загальнонаціональних проблем, таких, як підтримка цілісності економічної інфраструктури, забезпечення науково-технологічного прогресу, який в авіаційній галузі має найбільший попит, авіаційної безпеки країни, зміст і розвиток соціальної інфраструктури для забезпечення соціальної стабільності в суспільстві. А отже заклопотаність держава відносно розвитку авіаційного виробництва, яке в тому або іншому випадку пов'язане із забезпеченням національної авіаційної безпеки та для якої не завжди прийнятні ринкові принципи.

Держава суттєво впливає на можливість національних авіаційних фірм ефективно конкурувати на світовому ринку. Важливість даного чинника є особлива очевидна, якщо врахувати, що конкурентні позиції країни на світовому ринку авіаційних робіт і послуг складаються відповідно до здібностей національних авіаційних фірм ефективно конкурувати з іноземними фірмами. Одним з напрямів активної підтримки державою конкурентоспроможності

національних авіапідприємств є об'єднання їх в авіаційні корпорації [4, с. 107-109].

У світі існують державні авіаційні корпорації та корпорації із значною часткою державного капіталу. Це, зокрема, корпорації з включенням унітарних підприємств. Унітарне підприємство створюється одним засновником, який виділяє необхідне для того майно, формує відповідно до закону статутний фонд, не поділений на частки, затверджує статут, розподіляє доходи, безпосередньо або через керівника, який ним призначається, керує підприємством і формує його трудовий колектив на засадах трудового найму, вирішує питання реорганізації та ліквідації підприємства [2, с. 41]. Структури цього типу утворюються в організаційно-правовій формі державного унітарного підприємства, що має на своїй меті підтримку наукового, виробничого та експортного потенціалу на тих технологічних напрямках, на яких досягнутий світовий рівень конкурентоспроможності виробів. В корпораціях такого роду управління здійснюється шляхом передачі головному підприємству прав із здійснення функцій власника унітарних підприємств з їх можливим перетворенням в дочірні державні унітарні підприємства, а також тимчасово закріплених у державній власності пакетів акцій акціонерних товариства, що входять в технологічний ланцюжок, — до статутного фонду корпорації.

Певний досвід створення подібних авіаційних корпорацій є в оборонній промисловості. Підприємства такого типу формуються як єдина державна холдингова компанія, що включає як державні підприємства, так і акціонерні товариства, акції яких передаються в статутний капітал холдингової компанії. Керуючою системою такого холдингу є правління його центральної компанії. Особливість цієї моделі полягає в її орієнтації на реалізацію виробничих та інвестиційних програм розвитку держави в авіаційній галузі. Вона покликана забезпечити створення та функціонування нових механізмів державного управління авіаційними оборонними підприємствами.

Висновки. Все сказане свідчить про те, що державні підприємства характеризуються подвійністю цілей. Звідси створені державні авіаційні підприємства корпоративного типу повинні, по-перше, отримувати прибуток. а по-друге, слугувати інструментом уряду для здійснення позитивних перетворень в національній економіці.

Іншими словами, в головну задачу при об'єднанні авіаційних підприємств державного сектора входять, з одного боку, консолідації державних активів в авіаційній галузі, з іншої — реалізація функцій інноваційного полігону для нових національних розробок в галузі авіаційної техніки та технологій побудови літальних апаратів.

Список використаних джерел:

1. Балацкий Е. Государственный сектор в системе макроэкономического регулирования // Проблемы теории и практики управления. 2001. №1.
2. Господарський кодекс України: Офіційний текст. – К.: Кондор, 2003 – 208 с.
3. Лапина С., Лелюхина Н. Государственное предпринимательство в России (начало XX века) // Вопросы экономики. 1994. №8 – 69 с.
4. Теория корпоративного управления / С.П. Кукура. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2004. – 478 с.
5. Шахмалов Ф.И. Государство и экономика. Власть и бизнес. – М., 1999. – 248 с.