

УДК 339.94:005.591.4:338.45:629.73(477)(045)

Г.В. Жаворонкова, М.Б. Янчук**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО
КАК ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОСНОВА
ИНТЕГРАТИВНЫХ ТРАНСФОРМАЦИЙ
АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ****G.V. Zhavoronkova, M.B. Yanchuk****STATE-PRIVATE PARTNERSHIP
AS INSTITUTIONAL BASIS
FOR INTEGRATION TRANSFORMATIONS
OF AIRCRAFT CONSTRUCTION ENTERPRISES OF UKRAINE**

Рассматриваются аспекты использования экономической концепции государственно-частного партнерства в стратегическом производстве. Представлена концептуальная схема формирования и реализации механизма ГЧП для предприятий авиастроительной сферы.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО. АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ. ИНТЕГРАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ. ТРАНСФОРМАЦИЯ СОБСТВЕННОСТИ. ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ МЕХАНИЗМА ГЧП.

In the article aspects of using economic concept of state-private partnership in strategic production are considered. Conceptual scheme of forming and realizing of mechanism of state-private partnership for aircraft construction sphere is presented.

STATE-PRIVATE PARTNERSHIP. AIRCRAFT CONSTRUCTION ENTERPRISES. INTEGRATION INTERACTION. TRANSFORMATION OF PROPERTY. STAGES OF FORMING AND REALIZING OF SPP MECHANISM.

Наибольшую потребность в инвестиционных ресурсах испытывают сегодня предприятия макротехнологических производств (самолетостроительного, двигателестроительного, агрегатостроительного, приборостроительного) авиапромышленной отрасли Украины, организационно-экономическое состояние которой требует принципиальных преобразований, связанных с трансформацией государственной собственности, существенно тормозящей давно назревшие интеграционные процессы в отрасли. Этими обстоятельствами и обозначилась необходимость поиска эффективных механизмов мобилизации масштабных долгосрочных инвестиционных ресурсов для развития новых форм финансирования и интегративной трансформации предприятий авиапромышленного комплекса.

В контексте решения вышеуказанных проблем несомненный интерес представляет использование экономической концепции государственно-частного партнерства (ГЧП) для привлечения частных инвестиций с целью формирования необходимых объемов финансирования, и в рамках которого государство должно выступать в качестве удачного стратегического партнера частного сектора.

Согласно *либеральной экономической теории* государство, по сравнению с бизнесом, считается менее эффективным собственником, поэтому в целях повышения эффективности экономики необходима приватизация экономических объектов [1]. Но есть стратегические (монопольные) сектора промышленности (в частности, макротехнологии), в которых государство не может передать бизнесу все права собственности без существенной

угрозы для национальной безопасности, а также из-за вероятности потери собственного контроля над правом интеллектуальной собственности, ценообразованием или качеством послепродажного обслуживания. Считаем, что в этом случае для повышения экономической эффективности функционирования национальных промышленных макротехнологий целесообразно использовать интеграционный механизм ГЧП на долевой основе, который обеспечивает взаимный интерес и эффективное взаимодействие стратегических государственных предприятий и бизнес-структур. При этом ГЧП, в отличие от приватизации, которая означает переход всех прав собственности на соответствующее имущество от государства (муниципалитета) к частному сектору, предусматривает частичную передачу прав собственности и ведения текущей хозяйственной деятельности бизнесу и оставление в компетенции государства решения стратегических вопросов. При таком разделении функций бизнес в соответствии со своими критериями эффективности (рост прибыли) организует текущую хозяйственную деятельность: закупки, строительство, поиск инвесторов, маркетинг и т. д., а государство контролирует и регулирует поведение бизнеса по вопросам цен и тарифов, качества обслуживания пользователей, безопасности, экологии и т. п. Таким образом, речь идет о частичной приватизации отдельных прав и функций на объектах, которые остаются в государственной или муниципальной собственности [1].

В настоящее время ГЧП как организационно-правовая система интеграционного взаимодействия между государством и бизнесом применяется для реализации масштабных (локальных), но всегда экономически значимых инфраструктурных/инвестиционных проектов в различных сферах деятельности: от развития стратегически важных отраслей промышленности и НИОКР до обеспечения общественными услугами на региональном и местном уровнях. Особо отметим, что на стратегически важных производствах партнерство предполагает безусловное сохранение за государством права влияния на принятие стратегических решений. Поэтому считаем, что успешное

развитие стратегических отраслей экономики требует слаженного взаимного сотрудничества государственного и частного капитала, особенно в контексте активизации мировых интеграционных процессов и выбора целесообразных интегративных форм объединений промышленных активов как внутри страны, так и при широком международном сотрудничестве, в рамках которых предприятия будут решать общие стратегические задачи.

Оценивая сравнительно небольшой украинский опыт применения ГЧП [2], следует последовательно учитывать международную практику длительного и нелегкого пути становления институтов государственно-частного партнерства и последовательно адаптировать ее к отечественным условиям. Изучение научной информации о мировой практике ГЧП [3] позволило сделать вывод о том, что существует большое количество моделей, форм и видов ГЧП, но все это многообразие, по сути, можно разделить на две основные группы:

1. *Контрактное ГЧП*, предусматривающее различные формы договорных отношений и включающее значительное количество моделей контрактов, самым распространенным из которых является концессия, имеющая также множество подвидов.

Кроме того, существует известная общепринятая методология Всемирного банка, согласно которой выделяют пять групп контрактов по уровню участия в них частного капитала. Частная сторона, например, может строить или реконструировать принадлежащий ей объект, а государство арендовать его на долгосрочной основе, при этом возможно право выкупа объекта в государственную собственность (модели *BOT, Build, Operate, Transfer, строительство–эксплуатация/управление–передача; BOL, Build, Operate, Leasing, строительство, управление (эксплуатация), лизинг; BLOT, build–lease–operate–transfer, строительство–лизинг–эксплуатация–передача; BOO, build–operate–transfer, строительство–владение–эксплуатация/строительство–собственность–эксплуатация*).

Модели *O&M, MC, LC (O&M, Operations & Maintenance, контракт на эксплуатацию и обслуживание* или *контракт на обслуживание*

идентичен по своему предмету *договору оказания услуг оператора по содержанию, ремонту и сбору платы на платных участках; МС, Management Contract, контракт на управление, ЛС – Lease Contract, договор аренды*) предполагают эксплуатацию частной стороной объекта государственной собственности, извлечение из него дохода и т. д. [4]. В рамках консорциума частная сторона и государство совместно реализуют проект и совместно используют объект концессии.

2. *Институциональное ГЧП*, предусматривающее создание институциональных форм интеграционного сотрудничества на имущественной основе, включающих долевое участие государственных предприятий и частных инвесторов при совместном ведении хозяйственной деятельности в формате совместного предприятия, деятельность которого осуществляется вне норм закона о государственных контрактах и концессиях, но должна соответствовать нормам и принципам ГЧП. Также не исключается вариант передачи частной компании части государственных обязательств (включая частичную приватизацию). При этом продажа доли компании частному сектору, основанная на конкурсной основе с последующим заключением договора на основе принципов ГЧП, должна соответствовать признакам институционального ГЧП.

В институциональном ГЧП критерием долевого участия частного капитала в государственной компании является уровень стратегической значимости компании, исходя из приоритетов конкретного государства и законодательства каждой страны.

Заметим, что такая форма государственно-частного партнерства в секторе отечественного авиастроения пока не представлена [2] в силу сложившихся негативных тенденций, а именно: отсутствия стимулирующей среды для инвестора, отсутствия корпоративных структуры и звена управления, слабого государственного управления.

Исследование практики партнерства в Украине [10] показало, что формула государственно-частного партнерства строится по модели «государство идет за бизнесом», тогда

как ГЧП в традиционном понимании выглядит как «бизнес идет за государством», т. е. государство привлекает частные средства в инфраструктуру. Бизнес, безусловно, опережает государство в предпринимательской инициативе и эффективности, но воплощению почти 90 % его стратегических планов препятствует недостаточное развитие инфраструктуры.

Проведенные нами теоретические исследования и изучение практического опыта показали, что наиболее конструктивным методологическим подходом использования ГЧП в высокотехнологичном производстве является рассмотрение его в качестве основы институциональных экономических преобразований, в рамках которых, с одной стороны, более эффективно и целенаправленно реализуется потенциал предпринимательской инициативы, с другой – сохранение контрольных функций государства в стратегически значимых секторах экономики [5].

Переходя непосредственно к вопросам формирования и реализации механизма ГЧП в авиапромышленном производстве, стоит заметить, что данное интегративное партнерство государства и бизнеса является сложным многоаспектным процессом, который предполагает системный подход к определению: 1) необходимых направлений партнерства; 2) требований к его качеству и объему; 3) платежного механизма; 4) процедур выявления и оценки рисков, их распределения между государством и частным партнером; 5) надзора и контроля со стороны государства за использованием частным инвестором государственного и коммунального имущества, которое передается в пользование на определенный срок, и т. д. [6, 7].

Как уже отмечалось, стратегически значимый сектор авиастроения требует значительных инвестиций, и по этому поводу просматриваются два основных направления усиления корпоративного и государственного управления его развитием. Во-первых, ориентация на привлечение негосударственных партнеров и создание для них гарантий и стимулов финансового участия за счет улучшения инвестиционного климата; во-вторых,

создание оптимального механизма совместной инвестиционной деятельности государства и бизнеса для реализации авиастроительных проектов (8). По нашему мнению, важно учитывать, что инвестиции в отечественную авиационную промышленность еще долго будут оставаться рисковыми и с длительным сроком окупаемости (не менее 7–12 лет), что соответственно обусловлено как крайне высокой (более 80 % оборудования) изношенностью активной части основных производственных фондов авиастроительных предприятий, так и объективно длительным технологическим циклом создания новой конкурентоспособной авиационной техники.

Проблемы и специфика отрасли указывают на необходимость первоочередного государственного финансирования инфраструктуры авиапромышленности (НИОКР, испытательной базы, информационной среды, подготовки кадров и т. д.) и реализации перспективных проектов, а также стимулирования инновационной активности в создании образцов авиатехники, имеющих принципиально новые свойства, функции и возможности. В то же время, мировая практика показывает, что объем внебюджетного финансирования высокотехнологических проектов за счет собственных средств предприятий, иностранных партнеров, коммерческих кредитов, стратегических и портфельных инвестиций может составлять от 30 до 60% стоимости высокотехнологических проектов с последующим его увеличением по мере снятия технологических рисков [9].

Итогом проведенных нами исследований формирования оптимальных вариантов интеграционного взаимодействия государственных стратегических производств и бизнеса является вывод о том, что доля частных инвестиций в государственно-частных проектах может повышаться или, наоборот, снижаться в зависимости от выбранной формы партнерства (контрактной/имущественной) и масштабов передачи прав государства частному бизнесу. Граничные варианты участия представляют собой либо полную государственную собственность на промышленные активы и авиационную продукцию, либо полную их

приватизацию. Между этими крайними состояниями располагается набор возможных моделей ГЧП, основанных на различных вариантах трансформации государственного права собственности за счет многообразия вариантов его переуступки частному бизнесу на срок и на условиях, предусмотренных соответствующими соглашениями. Итак, учитывая существующую практику заключения контрактов и соглашений, а также возможные институциональные преобразования, многообразие которых обусловлено вариативностью полномочий сторон в партнерстве, нами разработана *концептуальная схема трансформации прав собственности*, содержательно отражающая различные формы сотрудничества государственных компаний и бизнеса (рис. 1).

В качестве рекомендательного предложения в отношении этапов формирования и реализации механизма ГЧП в украинском авиастроительном производстве, на наш взгляд, можно выделить следующие:

первый этап – на основе корпоратизации и акционирования авиастроительных предприятий создание государственной корпорации со 100 %-м владением акций;

второй этап – использование институциональной формы ГЧП для формирования интегративной корпоративной структуры (ИКС) смешанного типа на основе долевого участия отраслевого бизнеса в капитале с обязательным закреплением за государством контрольного или блокирующего пакета акций (25 % + 1 акция) и, соответственно, возможной частичной приватизацией оставшихся акций путем размещения их среди частных инвесторов через все существующие инструменты фондового рынка.

Считаем, что данный вид трансформации отношений собственности, может быть выбран в качестве действенной основы для реализации продолжительных высокотехнологических проектов и соответствующего углубления научно-методологического, нормативно-правового и процедурного обеспечения механизма ГЧП институционального типа, наиболее веско, на наш взгляд, отражающего истинные мотивы участия частных структур в реализации государственных программ



Рис. 1. Трансформация права собственности в рамках государственно-частного партнерства

и проектов. С другой стороны, необходимо отметить, что долевое участие частного инвестора в капитале государственного высокотехнологического предприятия предполагает его предварительное обязательное акционирование (корпоратизацию). При этом степень свободы частного инвестора в принятии административно-хозяйственных решений определяется его долей в акционерном капитале, что является одной из распространенных форм взаимодействия партнеров и позволяет обеспечить максимальную защиту интересов обеих сторон, а также четкое распределение прав и обязанностей и эффективный контроль.

Еще одним ключевым моментом в реализации механизма партнерства в рамках той или иной формы ГЧП является достижения баланса интересов государства и частного сектора с помощью *правовых актов*, разработка которых обеспечивает постепенный системный подход государства к формированию оптимального варианта ГЧП в законодательном поле [11].

На основе системного обобщения всех ключевых моментов приведенных исследований нами разработана концептуальная схема механизма формирования и реализации ГЧП в авиастроительном производстве Украины (рис. 2).

В заключение можно отметить, что возможность использования ГЧП институционального типа, предусматривающего процесс трансформации государственной собственности в акционерную, выступает в качестве дополнительного стимула для назревших корпоративных и процедурных преобразований государственных предприятий, позволяющих расширить участие бизнес-структур в выполнении части экономических, организационных, управленческих и других функций предприятия с целью преодоления кризисных тенденций и острого текущего дефицита внутренних материальных, финансовых, кадровых ресурсов, так необходимых для саморазвития. В соответствии с этим заключением можно

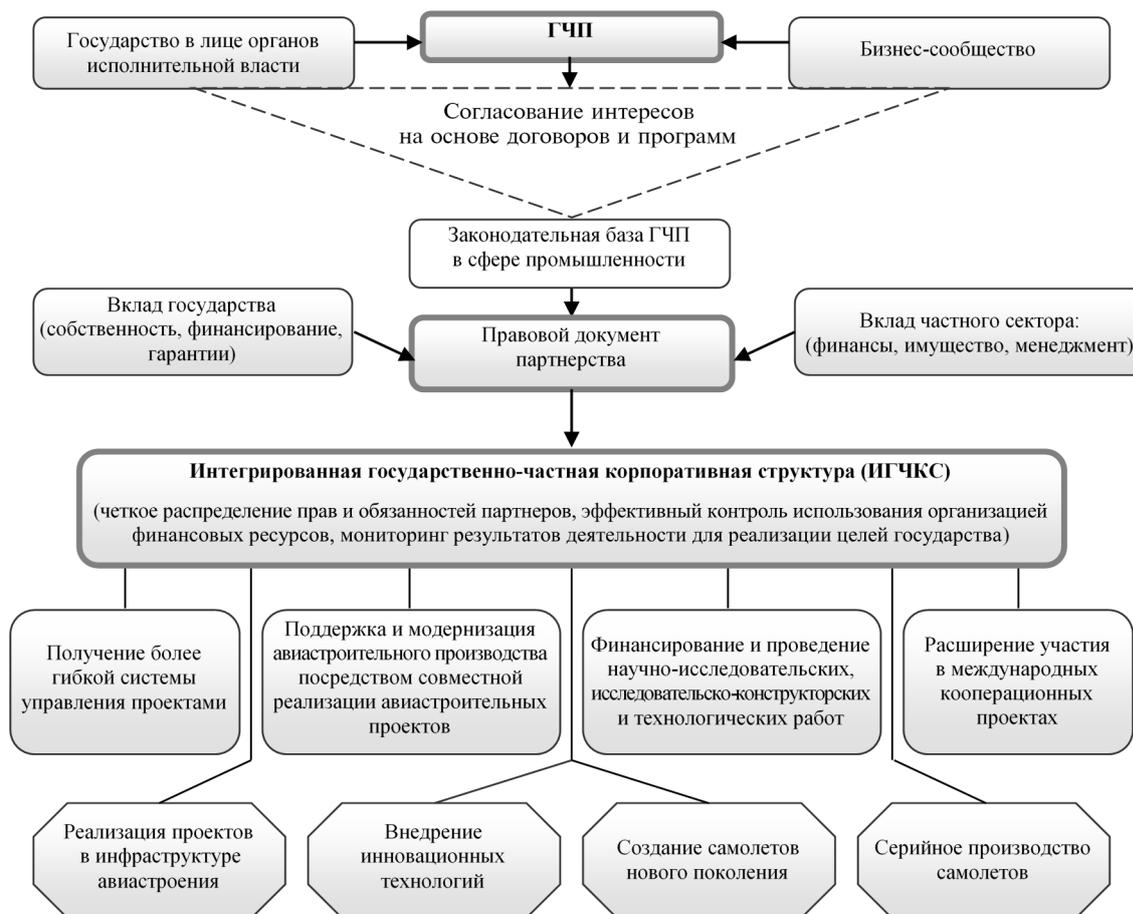


Рис. 2. Концептуальная схема механизма государственно-частного партнерства в авиастроительном производстве Украины

подчеркнуть, что *научная новизна исследования заключается в разработке механизма государственно-частного партнерства институционального типа* как наиболее привлекательного, с точки зрения имущественного (доле-

вого) участия частного капитала в государственных предприятиях, и обеспечивающего положительные результаты интегративной трансформации государственных авиастроительных предприятий Украины.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Швецов, А.Н. Интеграционные механизмы ускорения территориального развития [Текст] / А.Н. Швецов // Труды ИСА РАН. 2006. Т. 22. С. 160–180.
2. Стрелина, Е.Н. Развитие украинского авиастроения и перевозок на основе государственно-частного партнерства [Текст] / Е.Н. Стрелина, А.Г. Русская // Вестник Донецкого университета. Серия В «Экономика и право». 2008. № 1. С. 83–89.
3. Кирилюк, А.С. Развитие форм государственно-частного партнерства [Текст] / А.С. Кирилюк // Вестник Саратовского государственного

- социально-экономического университета. 2011. № 1. С. 21–27.
4. Селезнев, П.Л. Международный опыт и перспективы реализации государственно-частных партнерств в России [Текст] / П.Л. Селезнев // Бизнес в законе. 2009. № 5. С. 338–341.
5. Варнавский, В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски [Текст]: моногр. / В.Г. Варнавский. М.: Наука, 2005. 315 с.
6. Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года [Электронный

ресурс]: Официальный сайт Минпромторга России. Режим доступа: www.minprom.gov.ru

7. Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року [Електронний ресурс]. Режим доступа: <http://search.ligazakon.ua>

8. **Кваснюк, Б.Е.** Роль держави у довгостроковому зростанні [Текст]: монографія / Б.Е. Кваснюк. Київ: Ін-т екон. прогнозув; Харків: Форт, 2003. 128 с.

9. **Сухоруков, А.І.** Проблеми розвитку високотехнологічних підприємств України [Електронний ресурс] / А.І. Сухоруков, Е.В. Белашов. Режим

доступа: <http://www.niisp.org.ua/suhoru-1.pdf>

10. **Смирнов, А.А.** Пути развития государственно-частного партнерства в Украине [Текст] / А.А. Смирнов, А.В. Шахов // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2010. № 1. С. 36–41.

11. **Янчук, М.Б.** Государственно-частное партнерство как форма преодоления кризиса в авиационной промышленности [Текст] / М.Б. Янчук // Государственно-частное партнерство: научные основы и практика реализации : матер. науч.-практ. конф. (Ялта, 22–24 апреля 2010 г.). ЧВУЗ КИЭХП, 2010. С. 64–66.

REFERENCES

1. **Shvetsov A.N.** Integratsionnye mekhanizmy uskoreniia territorial'nogo razvitiia. *Trudy ISA RAN*. 2006. T. 22. S. 160–180. (rus)

2. **Strelina E.N., Russkaia A.G.** Razvitie ukrainskogo aviastroeniia i perezovok na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. *Vestnik Donetskogo universiteta. Seriya V «Ekonomika i pravo»*. 2008. №1. S. 83–89. (rus)

3. **Kiriliuk A.S.** Razvitie form gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo sotsial'no-ekonomicheskogo universiteta*. 2011. № 1. S. 21–27. (rus)

4. **Seleznev P.L.** Mezhdunarodnyi opyt i perspektivy realizatsii gosudarstvenno-chastnykh partnerstv v Rossii. *Biznes v zakone*. 2009. № 5. S. 338–341. (rus)

5. **Varnavskii V.G.** Partnerstvo gosudarstva i chastnogo sektora: formy, proekty, riski: monografiia. M.: Nauka, 2005. 315 s. (rus)

6. Strategiiia razvitiia aviatsionnoi promyshlennosti na period do 2015 goda: Ofitsial'nyi sait Minpromtorga

Rossii. Rezhim dostupa: www.minprom.gov.ru (rus)

7. Strategiiia rozvitiia vitchiznianoї aviatsiinoї promislovosti na period do 2020 roku. Rezhim dostupa: <http://search.ligazakon.ua> (rus)

8. **Kvasniuk B.E.** The state's role in long-term growth: monograph / B.E. Kvasniuk. Kiev: Institute of Economics. Prohnozuv; Khar'kov: Fort, 2003. 128 p. (rus)

9. **Sukhorukov A.I., Belashov E.V.** Problemi rozvitku visokotekhnologichnikh pidpriemstv Ukraїni. Rezhim dostupa: <http://www.niisp.org.ua/suhoru-1.pdf> (rus)

10. **Smirnov A.A., Shakhov A.V.** Ways of development of state-private partnership are in Ukraine. *Scientific Bulletin of International Humanitarian University*. 2010. № 1. S. 36–41. (rus)

11. **Ianchuk M.B.** Derzhavno-privatne partnerstvo iak forma podolannia krizi v aviabudivnitstvi. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: nauchnye osnovy i praktika reali-zatsii : mater. nauch.-prakt. konf. (Ialta, 22–24 kvitnia 2010 r.). PVNZ KIEGP, 2010. S. 64–66. (rus)

ЯНЧУК Марина Борисовна – докторант Национального авиационного университета, доцент. 03113, ул. Дружковская, д. 6а, г. Киев, Украина. E-mail: marina_y2006@ukr.net

IANCHUK, Marina.B. – National Aviation University. 03113, Druzhkovskaya str. 6a, Kiev, Ukraine. E-mail: marina_y2006@ukr.net

ЖАВОРОНKOVA Галина Васильевна – профессор Национального авиационного университета, доктор экономических наук, профессор.

03113, ул. Дружковская, д. 6а, г. Киев, Украина. E-mail: galina_zhavoronkova@ukr.net

ZHAVORONKOVA Galina V. – National Aviation University.

03113, Druzhkovskaya str. 6a, Kiev, Ukraine. E-mail: galina_zhavoronkova@ukr.net
