

УДК 338.417

Семирак О.С.

аспірант кафедри фінансів

Національного університету «Львівська політехніка»

**ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ****MECHANISM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP OF AUTOMOTIVE DEVELOPMENT IN UKRAINE FORMATION****АНОТАЦІЯ**

У статті проведено аналіз сучасної системи регулювання розвитку автомобілебудування в Україні, наведено її сильні та слабкі сторони. Сформовано основні аспекти механізму державно-приватного партнерства розвитку автомобілебудування на основі залучення у процес органів місцевого самоврядування та саморегулювальних організацій автомобілебудувальної сфери та безпосередньо підприємств галузі. Виділені ключові фактори удосконалення стратегій підприємств автомобілебудувальної сфери.

**Ключові слова:** розвиток автомобілебудування, система органів державного регулювання, саморегулювання, стратегія підприємства, національні переваги галузі.

**АННОТАЦИЯ**

В статье проведен анализ современной системы регулирования развития автомобилестроения в Украине, приведены ее сильные и слабые стороны. Сформированы основные аспекты механизма государственно-частного партнерства развития автомобилестроения на основе вовлечения в процесс органов местного самоуправления и саморегулируемых организаций автомобилестроительной сферы и непосредственно предприятий отрасли. Выделены ключевые факторы совершенствования стратегий предприятий автомобилестроения.

**Ключевые слова:** развитие автомобилестроения, система органов государственного регулирования, саморегулирование, стратегия предприятия, национальные преимущества отрасли.

**ANNOTATION**

The article conducts analysis of current development regulation system of automobile industry in Ukraine, its strengths and weaknesses. It shows basic aspects of public-private partnership in development of automotive on the base of involving of local government, self-regulating organizations and the automakers. It reveals key factors of improving automotive companies' strategies.

**Keywords:** automotive development, system of state regulation, self-regulation, strategy of the company, benefits of national industry.

**Постановка проблеми.** В сучасній динамічній системі економічних процесів, що доповнюються непротистими економічними реаліями в Україні, забезпечення розвитку автомобілебудування неможливе без ефективної співпраці всіх суб'єктів процесу регулювання галузі. Це зумовлює необхідність розробки нових підходів до формування механізму державно-приватного партнерства у сфері розвитку автомобілебудування між державними органами регулювання, саморегулюючими організаціями та підприємствами сфери автомобілебудування в Україні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Окремі теоретичні та практичні аспекти формування державно-приватного партнерства розвитку економіки загалом та її окремих сфер розглядаються у працях таких зарубіжних вчених, як М.П. Браун [1], М. Портер [2], Л. Пал [3] та

ін. Проте вітчизняна наука не приділяє даному питанню достатньої уваги.

**Мета статті** – дослідження сучасної системи органів регулювання розвитку автомобілебудування в Україні та формування ефективного механізму партнерства між державними та приватними органами регулювання розвитку автомобілебудування в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Система органів регулювання автомобілебудування в Україні є досить розгалуженою і включає в себе державні органи регулювання та недержавні (або приватні).

Система державних органів регулювання розвитку автомобілебудування є досить розширеною, вона включає в себе інститути та організації, які взаємодіють між собою у вертикальних та горизонтальних напрямках і прямо чи опосередковано беруть участь у регулюванні розвитку автомобілебудування. Органи державного регулювання автомобілебудування включають в себе органи законодавчої і виконавчої влади всіх рівнів. Повноваження суб'єктів системи розгалужуються знизу доверху, тобто орган вищого рівня має більше повноважень в регулюванні розвитком автомобілебудування в Україні, ніж орган нижчого рівня.

Вищим органом законодавчої влади є Верховна Рада України, на яку покладені основні функції непрямого регулювання розвитку автомобілебудування. Через систему комітетів (наприклад, економічної політики, промислової та інвестиційної політики, податкової та митної політики та ін.) ВРУ формує стратегічні цілі розвитку автомобілебудування [4], відповідно до яких приймає та змінює закони, постанови та інші законодавчі акти, здійснює контроль за їх виконанням, відповідає за створення відповідного нормативно-правового регулювання задля створення сприятливого інвестиційного клімату в країні в цілому та автомобілебудуванні зокрема.

Кабінет Міністрів України є вищим органом виконавчої влади. Він зобов'язаний забезпечувати реалізацію законів, постанов та інших законодавчих актів. Міністерство промислової політики, яке підпорядковується Кабінету Міністрів України, відповідає за розробку державних програм розвитку автомобілебудування, надання необхідних повноважень щодо

реалізації відповідним державним структурам та центральним органам державного управління, як наділені спеціальним статусом. Кабінет Міністрів України повністю відповідає за реалізацію прямих методів регулювання розвитку автомобілебудування, таких як надання державної цільової допомоги або державного цільового замовлення автомобілевиробникам.

Органи місцевої влади включають в себе органи виконавчої влади на місцях (державні адміністрації відповідного рівня) та органи місцевого самоврядування (обласні, міські, районні, селищні ради). Фактично місцеві органи самоврядування на даний час не мають великого набору інструментів регулювання розвитку автомобілебудування через обмеження своїх повноважень. Проте у 2014 р. Кабінетом Міністрів України було прийнято розпорядження «Про затвердження плану заходів щодо формування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні» [5], яке передбачає поступову децентралізацію влади в Україні, а отже, збільшення повноважень органів місцевої влади, в сфері автомобілебудування зокрема.

У 2015 р. згідно цієї реформи прийнято зміни до Податкового кодексу України, якими передано місцевим органам влади збір податку з комерційної та нежитлової нерухомості; місцевий транспортний податок, плату за землю, 5% акцизу з тютюнових виробів, алкогольних напоїв та нафтопродуктів. Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» плату за землю переведено у категорію місцевих податків [6]. Виключно органи місцевої влади можуть встановлювати ставку податку та пільги. Цим Законом також до місцевих податків переведено Податок з комерційної нерухомості. Податковим кодексом встановлена максимальна ставка податку з комерційної нерухомості – 2% від мінімальної зарплати за 1 кв. м загальної площі, проте саме місцеві органи самоврядування наділені правом встановлювати розмір ставки, вони ж можуть прийняти рішення про скасування сплати податку в їх регіоні або збільшенні неоподатковуваної податком площі об'єктів нерухомості. На нашу думку, податок з комерційної та нежитлової нерухомості і плата за землю цілком реально можуть стати інструментами регулювання розвитку автомобілебудування на місцевому рівні.

Зростання повноважень місцевих органів влади дозволить забезпечити формування автомобілебудівних кластерів у тих областях, де дислоковано основне виробництво автотранспортних засобів. М. Портер визначає кластери як сконцентровану в межах окремої території групу взаємопов'язаних компаній у певній галузі, що конкурують, але при цьому ведуть спільну роботу [2, с. 256]. Можливість органів місцевої влади надавати податкові пільги пев-

ним видам підприємств сприяє концентрації на певній території групи взаємопов'язаних компаній, які доповнюватимуть і підсилюватимуть конкурентні переваги один одного. Саме кластеризація автомобілебудування сприяла б зміцненню позицій вітчизняного автомобілебудування у межах фактору «стан доповнюючих галузей економіки».

Описуючи «ромб конкурентних переваг», М. Портер зазначає, що всі підприємства певної галузі держави функціонують у середовищі, яке визначається наступними факторами:

- стан факторів виробництва. До стану факторів виробництва у високотехнологічних галузях, таких як автомобілебудування, належать кваліфіковані трудові ресурси та наукова база. Зауважимо, що швидкість і ефективність факторів в даному випадку має більше значення, ніж наявність їх на даному етапі створення. Тобто наявність просто робочої сили чи сировини не може бути конкурентною перевагою. З іншої сторони, в Україні існує велика база для підготовки висококваліфікованої робочої сили в сфері автомобілебудування;

- попит на продукцію. Попит на продукцію автомобілебудування на внутрішньому ринку є високим і продовжує зростати, проте фактично пропозиція не задовольняє попит на продукцію [7]. М. Портер зазначає, що галузь стає конкурентоспроможною лише у випадку, коли саме внутрішній попит на ринку є високим, і внутрішній попит дозволяє підприємствам чіткіше та швидше збирати інформацію щодо потреб покупців;

- стратегія підприємств. М. Портер зазначає, що стратегія підприємств є важливим фактором власне національної конкурентоспроможності всієї галузі виробництва. Це означає, що розвиток автомобілебудування в Україні залежить не лише від макроекономічних факторів, але і значний вплив мають рішення, що приймаються на рівні підприємств;

- стан доповнюючих галузей економіки. М. Портер зазначає, що набагато більше значення, ніж просто доступ до компонентів та обладнання, має саме наявність «добрих робочих відносин» між суміжними галузями економіки. Підприємства постачальники та споживачі, які знаходяться поблизу один від одного, мають переваги, які характеризуються короткими лініями зв'язку, швидким і постійним обміном інформацією, обмін ідеями та розробками. Наявність в країні суміжних галузей збільшує ймовірність набуття підприємствами нових навиків, через притік з цих галузей нових працівників, з інноваційними ідеями.

Також серед інструментів регулювання розвитку автомобілебудування місцевих органів регулювання можна говорити про інформування. Суть інформування полягає у зборі, переробці та доведенні інформації до всіх суб'єктів автомобілебудування: інформування органів державної влади про ситуацію та потреби під-

приємств, а також інформування підприємств щодо державних ініціатив у сфері регулювання розвитку автомобілебудування.

Серед факторів системи суб'єктів регулювання, що впливають на ефективність регулювання розвитку автомобілебудування, можна виділити характер зворотного зв'язку між суб'єктами регулювання про стан і результативність регулюючих рішень органів державного управління. Зворотній зв'язок забезпечує інформування державних органів про результати прийнятих рішень. На сьогодні можна говорити про негативний характер зв'язку, адже на офіційному рівні не має жодних звітів про виконання прийнятих нормативно-законодавчих актів. А статистика обсягів виробництва продукції ведеться лише саморегульованими об'єднаннями автовиробників, а не державними органами.

На ефективність у сфері державного регулювання розвитку автомобілебудування впливає також рівень системності державного регулювання. Системність регулювання розвитку автомобілебудування передбачає створення ієрархії цілей, вибір методів їх досягнення, визначення умов застосування цих методів та формування тих самих зв'язків між суб'єктами процесу розвитку автомобілебудування, мова про які йшла вище. Огляд і аналіз нормативно-правових актів, які приймалися державними органами у сфері автомобілебудування та стан підприємств галузі, показав, що процес регулювання розвитку автомобілебудування в Україні є недостатньо системним. Серед головних проявів несистемності ми виділяємо відсутність узгодженості дій органів державного управління, проте не в контексті вертикальної чи горизонтальної організаційної структури системи органів управління, а швидше в часовому аспекті. Часта зміна урядів, Верховної Ради та політичного курсу країни призводить до того, що певні рішення, прийняті одним керівниками, не реалізуються іншими.

На основі вищесказаного необхідно також виділити важливість професійності керівників органів державного управління розвитком автомобілебудування. Професійність кадрів визначається рівнем виконання поставлених перед ним завдань та наданих повноважень. Важливою умовою забезпечення професійності керівників органів управління автомобілебудування є публічність вимог до кадрів, умов отримання певної посади. На сьогодні, на жаль, такого рівня інформація є фактично недоступною.

М.П. Браун, посилаючись на Memoranda to Cabinet: A Drafter's Guide та Procedures Guide уряду провінції Онтаріо, наголошує на таких поняттях, як «міністерська відповідальність», «бюрократична відповідальність», «конфіденційність рішень» та «правові обмеження рішень». Ці поняття актуальні в контексті професійності кадрів управління автомобілебудуванням в Україні, адже формують головні

рамки відповідальності керівників органів державного управління.

Бюрократична відповідальність підтверджує важливість підписів посадових осіб. Той факт, як зазначається в Procedures Guide, що документи повинні підписуватися і міністром, і його заступником, говорить про чітке розмежування відповідальності: міністра – за рекомендації, заступника міністра – за загальну якість проведеного аналізу та зміст відповідних документів. Такий чіткий підхід до відповідальності високопоставлених осіб за результати прийнятих рішень в автомобілебудуванні допоміг би уникнути таких ситуацій, коли певні рішення не мають жодного подальшого впливу на процес розвитку автомобілебудування, а несуть фактично лише політичний характер [1, с. 176–180].

У результаті проведених досліджень ми пропонуємо провести своєрідну реорганізацію системи регулювання розвитку автомобілебудування в Україні і створити такий механізм регулювання розвитку автомобілебудування, який передбачав би залучення до процесу регулювання на рівні із діяльністю державних органів регулювання, саморегульованих організацій, об'єднань виробників (та власне виробників) для максимізації ефективності запроваджених програм розвитку автомобілебудування.

М.П. Браун зазначає, що саморегулювання на даний час є одним із найважливіших типів делегованого регулювання [1, с. 132–133]. За визначенням Л. Пала, саморегулювання – це інструмент держави, за допомогою якого вона делегує свою регульовальну владу певній групі учасників ринку. За умови, що остання в подальшому реалізує суспільний інтерес шляхом нагляду та контролю за своїми власними справами [3]. Обґрунтовуючи процес саморегулювання, Пал говорить про технічну ефективність, коли фахівці в певній сфері найкращим чином можуть здійснювати нагляд, кваліфікувати та дисциплінувати інших. За умов співпраці державних органів із саморегульованими організаціями відбувається значна економія коштів, адже для держави дуже дорого обходиться збір тієї інформації, яку економічна група має в своєму розпорядженні.

Єдиною такою саморегульованою організацією на автомобільному ринку України на даний час є Асоціація автомобілевиробників «Укравтопром». Заснована у 1997 р., асоціація об'єднала тоді 20 підприємств. З 1998 р. «Укравтопром» став членом Міжнародної асоціації автомобілевиробників – світової організації у автомобілебудуванні. Головним своїм завданням асоціація визначає представництво та захист інтересів українських автовиробників у міжнародних та державних інституціях. Асоціація забезпечує максимальну координацію зусиль підприємств в галузі автомобілебудування з урахуванням світових тенденцій розвитку виробництва транспортних засобів. Асоціація «Укравтопром» – це об'єднання автовиробників України, голов-



ною ціллю якого є координація господарської діяльності учасників, без права втручання в їх виробничу і комерційну діяльність. Асоціація є неприбутковим об'єднанням, головними її завданнями є: захист інтересів українських автовиробників в державних та міжнародних інституціях; збір, аналіз та розповсюдження інформації про вітчизняне автомобілебудування як в Україні, так і за її межами; популяризація досягнень українського автомобілебудування серед української та міжнародної громадськості; залучення інвестицій та створенням відповідних умов для їх ефективного використання; сприяння впровадженню новітніх технологій; залучення потенційних партнерів серед зарубіжних підприємств, вивчення відповідних ринків для налагодження зовнішньоекономічних зв'язків; фінансово-економічна, правова та технічна експертизи програм [8].

Членами Асоціації на даний час є: ПрАТ «Сврокар», ПАТ «ЗАЗ», корпорація «Богдан», корпорація «Укравто», ПАТ «АвтоКрАЗ», концерн «Електромаш», ДП «Державтотранс», ПАТ «Автрамат». Асоціація ініціювала та проводить міжнародну конференцію з розвитку автомобілебудування в Україні. Стратегія розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 р., яка стала основою розробленої Міністерством промислової політики України «Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання автомобільного ринку до 2015 року», було розроблено Асоціацією «Укравтопром». Проте програма мала лише декларативний характер і її впровадження було загальмовано державними органами регулювання.

Для забезпечення розвитку автомобілебудування необхідне поєднання зусиль з боку органів влади та підприємств автомобілебудівної галузі для виконання комплексу спільних дій і взаємних зобов'язань. М.П. Браун зазначає, що навіть у чітко ієрархічно-структурованих системах та організаціях одиниці нижчого рівня мають істотний вплив та спеціалізовану інформацію, яку отримують при роботі із клієнтами, тільки від їх діяльності залежить результат роботи системи в цілому [1, с. 233].

На основі проведених нами досліджень та опрацьованих джерел ми виділили деякі рекомендації щодо подальших стратегій вітчизняних підприємств автомобілебудування: автомобілебудівним підприємствам доцільно створити ефективні структури всередині підприємства, які б контролювали дотримання міжнародних стандартів виробництва та перешкождали крадіжкам на підприємстві; авто-

мобілевиробникам необхідно залучатися до створення партнерства з іноземними автомобільними підприємствами, які шукають можливості укладання контрактів на українському ринку; необхідно застосовувати набутий в процесі співпраці іноземний досвід у власних виробничих ключових процесах.

**Висновки.** Подальший розвиток автомобілебудування в Україні неможливий без удосконалення системи взаємодії органів його регулювання. На даний час регулювання відзначається максимальною концентрацією повноважень у центральних державних органів регулювання, відсутністю системності процесу регулювання розвитку автомобілебудування, непрофесійністю керівників органів державного управління, відсутністю міністерської та бюрократичної відповідальності. Необхідним є розширення повноважень органів місцевої влади, що дозволить забезпечити кластеризацію автомобілебудування та підтримку автомобілебудівних підприємств на місцях. А також формування механізму державно-приватного партнерства між державними органами управління та саморегульованими організаціями, що дозволить налагодити зв'язок між автолюбителями та державою про потреби підприємств галузі та результати прийнятих у сфері автомобілебудування рішень.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Браун М.П. Посібник з аналізу державної політики / М.П. Браун ; пер. з англ. – К. : Основи, 2000. – 243 с.
2. Портер М. Конкуренція / М. Портер ; пер. з англ. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
3. Pal Leslie. Beyond policy analysis: Public Issue Management in Turbulent times/Leslie Pal/ / Scarborough: Internayional Thomson Publishing. – 1997. – Chapter 4. – P. 42–101.
4. Про комітети Верховної Ради сьомого скликання : Постанова Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/11-18/page>.
5. Про затвердження плану заходів щодо реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18 червня 2014 р. № 591-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/591-2014-p>.
6. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/71-19>.
7. Семирак О.С. Формування масиву ідентифікаційних характеристик розвитку автомобілебудування в Україні / О.С. Семирак // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка». – 2014. – Вип. 8(3). – С. 47–54.
8. Асоціація автовиробників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua>.