

SOCIAL INTERESTS OF LEGAL STATUS AND FUNCTIONING OF GENERATING COMPANIES

Bytiak O. Yu.

The article deals with several provisions of Energy Strategy of Ukraine for the period till 2030 in the context of suggested reforms of organization of electric energy complex of Ukraine, in particular, in the part of privatization of electrical generating companies and transition to liberal model of functioning of the wholesale market of electric energy.

Keywords: generating companies, electric energy sector, functioning of electric energy enterprises.

УДК 346.12:629.7

СТАНОВЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЛІТАКОБУДІВНОГО КЛАСТЕРУ: ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Ю. Г. Бронова, здобувачка

Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

Присвячено проблемі визначення правової форми об'єднання підприємств літакобудівної галузі, з метою реалізації спільної економічної стратегії їх розвитку. Розглянуто різні форми господарсько-правових об'єднань, таких як холдингові компанії, корпорація, концерн в контексті створення адекватної правової форми для функціонування літакобудівного кластеру.

Ключові слова: літакобудування, літакобудівний кластер, холдингові компанії, корпорація, концерн, господарські об'єднання.

Постановка проблеми. На сьогодні в Україні гостро постає питання об'єднання підприємств літакобудівної промисловості. З 2005 р. розпочалися спроби об'єднання. З початку було створено державну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов», потім корпорацію було змінено на державний авіабудівний концерн «Авіація України» та згодом концерн «Авіація України» перейменовано у концерн «Антонов». У цьому сенсі виникає суспільна потреба в аналізі ефективності тих господарсько-правових конструкцій, що пропонуються для активізації літакобудування в Україні, та прогнозних дослідженнях щодо перспектив трансформації одних конструкцій на інші, що більше відповідають вимогам сучасного конкурентного середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що господарсько-правове забезпечення літакобудування не отримало будь-якого ґрунтовного вивчення в юридичній літературі. Дійсно, окремі напрями промислової політики, зокрема суднобудування, виробництва виробів з дорогоцінного каміння та дорогоцінних металів, в електроенергетичній галузі розглянуто в монографічних дослідженнях К. Письменної [1], К. Єфремової [2], О. Битяка [3] які можуть бути використані в методологічному контексті. Разом з тим у сфері літакобудування утворилася прогалина в господарсько-правових дослідженнях, яку і необхідно заповнити.

Виклад основного матеріалу. Авіаційна промисловість є однією з найбільших галузей української економіки. Літаки українського виробництва експлуатуються як в Україні, так і в багатьох країнах світу.

Україна — держава авіаційна. Ставлячи проблему розвитку літакобудівної галузі, треба насамперед ясно уявити наявний потенціал, продукцію, яка є перспективною (на думку фахівців), та ситуацію на світовому ринку цієї продукції. Потенціал галузі зосереджується в таких індустріальних та наукових центрах країни, як Київ, Харків, Запоріжжя. В Україні існує досить потужна база — як промислова, так і наукова. Однак є перешкоди, які заважають Україні вийти на світовий рівень літакобудування і отримувати гідні прибутки, значна частина яких лежить у сфері недоліків чинного господарсько-правового забезпечення літакобудівної діяльності.

На сьогодні авіаційна промисловість України налічує приблизно 40 підприємств, конструкторських бюро, наукових установ та організацій різних форм власності та призначення, має практично всі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробувати, серійно виготовляти літальні апарати із замкнутим циклом, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, модернізувати техніку, є мережа авіаремонтних підприємств, у тому числі для відновлення бойових літаків і вертольотів, готувати персонал для роботи в авіаційній промисловості. Номенклатура продукції, яка може бути виготовлена літакобудівним комплексом України, різноманітна. Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки, тобто йдеться про наявність і життєздатний літакобудівний український кластер.

Нові завдання, що постають сьогодні стосовно наповнення соціально-економічного розвитку, потребують активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу національної економіки та взаємодії господарюючих суб'єктів. Світовий досвід успішних національних економік доводить залежність їх результату не тільки від класичних чинників — ресурсного забезпечення, вдалого розміщення, наявності досконалих технологій. Значна увага в теорії та практиці реалізації оптимальної стратегії розвитку приділяється кластерній моделі галузево-територіального розвитку.

Кластер в економічній літературі визначається як індустріальний комплекс, що сформувався на основі територіальної концентрації мереж спеціалізованих постачальників, основних виробників та споживачів, що пов'язані технологічним ланцюжком. В економічній системі кластерне об'єднання виконує таке завдання: сильні підприємства підтягують за собою дрібні.

Вважається, що першим це явище дослідив М. Портер, який вивчав конкурентні переваги більше ніж ста галузей різних країн. У його тлумаченні кластер — це сукупність вертикальних (покупець-постачальник) чи горизонтальних (спільні клієнти, технології, посередники) взаємозв'язків. М. Портер аналізує кластери переважно в якості галузевих об'єднань. На думку М. Портера, «кластери є організаційною формою консолідації зусиль зацікавлених сторін, спрямованих на досягнення конкурентних переваг, в умовах становлення постіндустріальної економіки». Кластери складаються з підприємств, спеціалізованих у певному секторі економіки і локалізованих географічно.

Концепція кластерів є досить перспективною, стають можливими масштабні підприємницькі проекти за рахунок участі у них членів кластера на засадах співфінансування. Кластерна модель дозволяє визначити принципову відмінність такого типу об'єднання від інших асоціацій, концернів, акціонерних товариств тощо. По-перше, підприємства, що об'єднуються, не втрачають своєї господарської та юридичної самостійності. По-друге, формуються єдині фінансові відносини, що виражається у фінансовій підтримці один одного шляхом закупівлі через торговельні точки членів кластеру. Стратегія кластерної програми передбачає зацікавленість підприємців інвестувати місцеве виробництво, використовувати місцеві ресурси та вітчизняні передові технології.

Проблематика кластеру як правової форми концентрації капіталу в тій чи іншій галузі виробництва товарів та послуг набула актуальності в першу чергу як об'єкт промислової та господарсько-правової політики, що може передбачати створення спеціальних режимів господарювання. Такі режими можуть бути сформовані за рахунок різного роду форм державної підтримки суб'єктів господарювання, що є складовими певного кластеру. Так, в літературі спробу здійснити юридичну кваліфікацію кластеру як економічного феномену зроблено у дисертаційному дослідженні К. Єфремової «Особливості правового регулювання господарської діяльності на ринку виробів із дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння». Авторка визначає кластер як об'єкт правової промислової політики, в рамках якого можливе застосування набору господарсько-правових засобів, що дозволяє адресно досягти цілей промислової політики. У цьому контексті кластер являє собою сукупність суб'єктів господарювання, які утворюють господарсько-технологічну систему та її фінансове, ресурсне, збутове (торговельне) та юридичне забезпечення, об'єднаних спільною виробничою метою випуску конкурентоспроможного товару та територіальною локалізацією на основі сталих довгострокових договірних і корпоративних відносин, і за рахунок цього здійснюються захоплення і утримання частки відповідного ринку [4].

Кластер у принципі може бути частково поданий у вигляді холдингу або низки холдингів, де можна зафіксувати на організаційно-господарському рівні відносини залежності між суб'єктами господарювання.

15 березня 2006 р. Верховна Рада України ухвалила Закон «Про холдингові компанії в Україні» [5]. У ньому запропоноване визначення холдингової компанії як відкритого акціонерного товариства, що володіє, користується та розпоряджається холдинговими корпоративними пакетами акцій (часток, паїв) двох чи більше корпоративних підприємств; державна холдингова компанія — холдингова компанія, утворена у формі відкритого акціонерного товариства, не менше ніж 100 % акцій якого належить державі. Права державної холдингової компанії порівняно з приватною є більш широкими, оскільки вона уповноважена державою на виконання деяких функцій з планування, координації діяльності дочірніх підприємств та ін. Законом визначаються особливості утворення та діяльності державних холдингових компаній, що є актуальним, враховуючи те, що ключові літакобудівні підприємства в країні є саме державними комерційними підприємствами. Одним з напрямів юридичного «оформлення» літакобудівного кластеру, безперечно, є саме форма державної холдингової компанії. У цьому разі виникають необхідні та достатньо правові підстави для створення ефективного механізму управління кластером. Адже холдингова компанія значно більше «занурена» в проблематику господарської і виробничої, і збутової діяльності таких підприємств порівняно, наприклад, з правовим становищем міністерства чи міністерського департаменту; з другого боку, в холдинговій компанії досить «корпоративного ресурсу» для забезпечення чіткості реалізації економічної стратегії розвитку холдингу.

На відміну від об'єднань підприємств взаємовідносини у холдингових компаніях побудовані таким чином, що підприємства залишаються відстороненими від участі в управлінні, яке здійснює холдингова компанія. В об'єднаннях підприємств участь в управлінні передбачається договором або рішенням про створення об'єднання. Законом «Про холдингові компанії»[5] встановлено, що державна холдингова компанія не може бути корпоративним підприємством іншої холдингової компанії. Тобто, єдиним актом участі підприємства у діяльності державної холдингової компанії є вияв ініціативи щодо створення на власній базі холдингової компанії та її дочірніх підприємств. Ця обставина характеризує державний холдинг перш за все як форму управління державною власністю, а не форму співробітництва підприємств. У той же час створення холдингової компанії передбачає корпоратизацію державних підприємств, тих, що у результаті створення холдингу отримують статус дочірніх. Це «технічно» складний процес і «приватизаційно небезпечний».

На сьогодні в Україні господарські об'єднання створено у найбільш важливих сферах діяльності держави: авіабудівній (Державний авіабудівний концерн «Антонов»), торфовидобувній (Державний концерн «Укрторф»),

ядерної енергетики (Державний концерн «Ядерне паливо»), спиртовій (Державний концерн «Укрспирт»), телерадіомовленню (Концерн радіомовлення, радіозв'язку та телебачення) та ін.

Об'єднання підприємств є однією з організаційно-правових форм суб'єктів господарювання. Відповідно до ст. 70 ГК України підприємства мають право на добровільних засадах об'єднувати свою господарську (виробничу, комерційну та інші види) діяльність. Об'єднанням підприємств [6] є господарська організація, утворена у складі двох чи більше підприємств з метою координації виробничої, наукової чи іншої діяльності для вирішення спільних економічних та соціальних завдань. Об'єднання підприємств створюються на невизначений строк або як тимчасові об'єднання. Вони є юридичними особами. Залежно від порядку утворення об'єднання підприємств можуть утворюватися як господарські об'єднання або як державні чи комунальні господарські об'єднання. Розрізняють договірні і статутні об'єднання. Договірними згідно зі ст. 120 ГК України є асоціації та корпорації. Статутними (недоговірними) закон визначає концерни і консорціуми.

З точки зору доцільності та ефективності розглянемо корпорацію і концерн. *Корпорацією* визнається договірне об'єднання, створене на основі поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації [7]. Отже, корпорація виконує функції і здійснює повноваження, передані їй засновниками (учасниками), які хоча і зберігають свою виробничо-господарську самостійність, тим не менш щодо окремого кола найбільш важливих питань підпорядковуються єдиному центру ухвалення господарських рішень. Корпорація припиняється в результаті її реорганізації (злиття, приєднання, поділу, перетворення) або ліквідації.

Концерном визнається статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій, на основі їх фінансової залежності від одного чи групи учасників об'єднання з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку інвестиційної, фінансової зовнішньоекономічної та іншої діяльності [8]. Учасники концерну не можуть бути одночасно учасниками іншого концерну. У концерні підприємства номінально залишаються самостійними юридичними особами у вигляді акціонерних чи інших господарських товариств або державних підприємств, але фактично вони підпорядковані єдиному господарському керівнику. Концерни — форма галузевих, а частіше за все міжгалузевих самостійних об'єднань, пов'язаних шляхом існування спільної системи фінансових зв'язків, угод спільності інтересів, патентно-ліцензійних угод, тісного виробничого співробітництва. Їм притаманна централізація значної частини виробничо-господарських функцій і здійснення всіма їх учасниками єдиної політики в рамках концерну. Наслідком цього є наділення його широким колом повноважень щодо провадження виробничої діяльності,

створення централізованих фінансових фондів, нових суб'єктів господарської діяльності в інтересах учасників концерну. Концерн становить єдиний виробничо-господарський комплекс, учасники якого тісно пов'язані між собою технологічною та коопераційною спільністю. Вони передають концерну значно більше повноважень, ніж асоціації і корпорації, централізують виконання основних напрямів своєї діяльності (за винятком інвестиційної, наукової, зовнішньоекономічної та ін.)

У 2005 р. відповідно до Указу Президента України «Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі» [9], постанови Кабінету Міністрів України [10] створено державну літакобудівну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов». До її складу входять державні підприємства: «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О. К. Антонова», «Київський авіаційний завод “Авіант”», «Завод 410 цивільної авіації» (м. Київ), Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, відкрите акціонерне товариство «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології» (м. Київ).

У березні 2007 р. Кабінет Міністрів України ліквідував державну літакобудівну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов» та у зв'язку з цим виключив з її складу державні підприємства: «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О. К. Антонова», «Київський авіаційний завод «Авіант», «Завод 410 цивільної авіації», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство [11].

У свою чергу замість корпорації «Національне об'єднання “Антонов”» постановою Кабінету Міністрів України створено державний авіабудівний концерн «Авіація України» [12]. До його складу включено такі держпідприємства, як «Авіаційний науково-технічний комплекс ім. Антонова», «Київський авіаційний завод “Авіант”», «Завод № 410 цивільної авіації», Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, ДП НП «Буран», ДП «Харківське агрегатне конструкторське бюро», Харківський машинобудівний завод «ФЕД», Запорізьке машинобудівне КБ «Прогрес» ім. академіка Івченка, підприємство «Новатор», казенне підприємство «Радіовимірювач».

Слід зазначити, що у жовтні 2008 р., постановою Кабінету Міністрів України [13] державний авіабудівний концерн «Авіація України» перейменовують у Державний авіабудівний концерн «Антонов». Тепер учасниками концерну є: державне підприємство «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О. К. Антонова»; Харківське державне авіаційне виробниче підприємство; державне підприємство «Київський авіаційний завод “Авіант”»; державне підприємство «Завод 410 цивільної авіації». А такі підприємства, як Державне підприємство науково-дослідний інститут «Буран», ДП «Харківське агрегатне конструкторське бюро», Харківський машинобудівний завод «ФЕД», підприємство «Новатор», казенне підприємство «Радіовимірювач» виключаються зі складу концерну.

Для подолання кризового становища в авіаційному секторі України потрібно створювати сприятливі умови для вітчизняного суб'єкта господарювання, активізуючи світовий досвід інтегрування компаній авіаційної галузі в єдину систему.

Перші спроби кардинально змінити систему авіапрому були зроблені у 2005 р. Було створено державну літакобудівну корпорацію «Національне об'єднання "Антонов"». Ця перша хвиля реформ виявилася невдалою, корпорація так і не виявила себе. Така форма інтеграції могла дати змогу залучати нових учасників у перспективні програми, причому не примусово, а на основі їхньої економічної зацікавленості.

Наступним кроком у переформуванні авіапрому стало створення у 2007 р. державного авіабудівного концерну «Авіація України». Концерн-структура більш жорстка з інтеграції та управлінської вертикалі, має значно більше повноважень щодо управління підприємствами, які входять до його складу. Концерн «Авіація України» перебуває у підпорядкуванні Мінпромполітики, однак є підзвітним Кабінету Міністрів України. Фактично це національна компанія холдингового типу (але на відміну від справжнього холдингу вона складається з державних, а не акціонерних підприємств). Створення концерну «Авіація України» фактично призвело до припинення серійного виробництва літаків. Через системні помилки та непрофесійність виконавців цілком раціональна ідея інтеграції авіапідприємств дала протилежний результат. Концерн створили механічним шляхом. Усупереч міжнародному досвіду і здоровому глузду разом з літакобудівними підприємствами в концерн включили приладо- і двигунобудівні конструкторські бюро та заводи. Причому в деяких з десяти перелічених державних підприємств, які опинилися тоді в одному концерні, спектр функцій набагато більш широкий і орієнтований не тільки на авіацію, а й на інші галузі економіки: там роблять ще й те, що потрібно для ракетно-космічної техніки, енергетики та деяких інших сфер вітчизняної економіки.

У жовтні 2008 р., державний авіабудівний концерн «Авіація України» перейменовують у Державний авіабудівний концерн «Антонов». При створенні нового концерну сталося не просто кількісне скорочення числа підприємств, що входили до нього (з десяти до чотирьох), а й було здійснено якісну зміну складу об'єднання. Тепер концерн «Антонов» об'єднує тільки АНТК, серійні авіазаводи («Авіант» і ХДАВП) і 410-й авіаремонтний завод.

На думку генерального конструктора АНТК ім. Антонова, Д. Ківи, який є одночасно і головою правління державного концерну «Антонов», така жорстка організаційна форма, як державний концерн, з низки причин не влаштовує і, як він вважає, може нині розглядатися лише як проміжний варіант. Річ у тім, що державний концерн не тільки не може бути ефективною структурою в ринковій економіці, а й ставить українських авіабудівників у не вигідні порівняно з конкурентами умови на світовому ринку. Адже в цій специфічній галузі майже скрізь у світі (принаймні в країнах з розвиненим авіабудуванням) немає державних концернів, зате є організаційно більш м'які і гнучкі форми, такі як корпорації (у тому чи іншому варіанті). Це не тільки європейська EADS або американський Boeing, а й російська ОАК (Об'єднана авіабудівна корпорація), AVIC в Китаї (створена шляхом злиття двох, що раніше функціонува-

ли там, корпорацій AVIC-I та AVIC-II), де ситуація перебуває під державним контролем, але водночас наявні структури дозволяють залучати не тільки державні бюджетні асигнування, а й інші інвестиції у тому числі від приватних компаній, банків і т. д.

Тому доцільно, на думку Д. Ківи, перетворити нинішній державний концерн «Антонов» у корпорацію — набагато менш жорстку організаційну форму. Причому не на державну корпорацію, а на господарську корпорацію, що передбачає значно більшу самостійність її учасників, і тому є більш відповідною до умов ринкової економіки. Адже в державні структури — чи то в державному концерні, чи то в державній корпорації — не стануть поспішати вкладати приватні капітали ні вітчизняні, ні тим більше зарубіжні інвестори (промисловці, банкіри та ін.)

Подальший розвиток корпорації «Антонов», вважає Д. Ківа, після того, як вона буде створена, бачиться в її акціонуванні — з формуванням відкритого акціонерного товариства. Причому контрольний пакет акцій цього ВАТ має належати державі. [14]

Висновки. Чинним законодавством передбачається, що підприємства, які входять до складу державного господарського об'єднання, перебувають в управлінні цієї господарської структури і одночасно залишаються у сфері управління уповноваженого органу управління (міністерства). При цьому законодавство нечітко окреслює повноваження та сферу впливу на учасників органу, який здійснює контроль за діяльністю державного господарського об'єднання, що потенційно призводить до виникнення подвійного управління, дублювання повноважень та значно ускладнює здійснення контролю за ефективним управлінням і використанням державного майна учасниками державного господарського об'єднання.

Слід урахувати, що згідно з ч. 6, ст. 120 ГК України державні та комунальні господарські об'єднання створюються переважно у формі корпорації або концерну, незалежно від найменування об'єднання. Таким чином, для державних підприємств законодавець передбачив пріоритетність вибору об'єднання у вигляді концерну або корпорації. Так, якщо розглядати склад учасників концерну та корпорації, то концерн передбачає можливість об'єднання підприємств і організацій, у тому числі науково-дослідних структур, у той час як корпорація дозволяє інтегрувати виключно підприємства.

Розглядаючи ступінь централізації та управління у рекомендованих законодавством видах господарських об'єднань, можна переконатися в тому, що концерн передбачає можливість централізації визначених статутном функцій в самому об'єднанні, в тому числі для здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Корпорація ж передбачає тільки договірну, умовну, централізацію управління або взагалі допускає відсутність такої. У цьому аспекті створення об'єднання у формі корпорації жодним чином не зможе змінити існуючу ситуацію в авіаційній галузі.

Концерн має право представляти інтереси учасників об'єднання у відносинах з третіми особами та органами влади, в корпорації ж можливе тільки добровільне делегування учасниками окремих функцій. Крім того, при створенні концерну учасники об'єднання наділяють його правом вирішувати питання, пов'язані з матеріально-технічним забезпеченням, збуванням (реалізацією) продукції. У корпорації кожен з учасників об'єднання займається питаннями постачання і продажів самостійно.

Перевагою концерну є також його статус статутного об'єднання, в якому вирішення розбіжностей між учасниками можливе у позасудовому порядку, тобто в порядку адміністративної підпорядкованості. Для корпорації така можливість не передбачена. Отже, створення об'єднання у формі концерну дозволить виключити судові спори між його учасниками.

Дискусії з приводу форми об'єднання тривають уже не один рік. У свою чергу підприємства авіапрому прагнуть отримати максимально вигідні умови від злиття та залишити свою господарсько-правову незалежність. Не завжди інтереси одних збігаються з інтересами інших, що теж заважає прийняттю ідеальної форми об'єднання. Також дискусійним є питання про те, за яким принципом мають складатися підприємства. На жаль, на сьогодні не можливо чітко вирішити, яка з форм об'єднання є ідеальною для авіапрому.

Наступним кроком має стати розгляд питання стосовно управління підприємствами концерну, одночасно концерном і міністерством. Слід чітко визначити сферу впливу, управління та контролю, аби уникнути подвійного управління.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пісьменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / К. С. Пісьменна. — Х. : Фінн, 2009.
2. Єфремова К. В. Особливості правового регулювання господарської діяльності на ринку виробів із дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 / К. В. Єфремова. — Х., 2009.
3. Битяк О. Ю. Господарсько-правове забезпечення енергетичної політики держави та особливості окремих її напрямів / О. Ю. Битяк // Вісн. Акад. прав. наук України. — 2009. — № 2 (57).
4. Єфремова К. В. Особливості правового регулювання господарської діяльності на ринку виробів із дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04. — Х., 2009.
5. Про холдингові компанії в Україні : Закон України від 15.03.2006 р. № 3528-IV // Відом. Верхов. Ради України. — 2006. — № 34. — Ст. 29.
6. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. — 2003. — № 436-IV. — Ст. 118.
7. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. — 2003. — № 436-IV. — Ст. 120 п. 3.
8. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. — 2003. — № 436-IV. — Ст. 120 п. 5.

9. Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі : Указ Президента України від 27.05.2005 р., № 850/2005 // Офіц. вісн. України — 2005. — № 22. — Ст. 1189.
10. Про утворення державної літакобудівної корпорації «Національне об'єднання «Антонов»: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.07.2005 р., № 583 // Офіц. вісн. України. — 2005. — № 28. — Ст. 1654.
11. Про утворення державного авіабудівного концерну «Авіація України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.03.2007 р. № 428 // Офіц. вісн. України. — 2007. — № 20. — Ст. 792.
12. Про утворення державного авіабудівного концерну «Авіація України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.03.2007 р. № 428 // Офіц. вісн. України. — 2007. — № 20. — Ст. 792.
13. Питання державного авіабудівного концерн «Авіація України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2008 р. № 1014 // Офіц. вісн. України. — 2008. — № 89. — 44. — Ст. 2988.
14. Інтернет джерело <http://www.4post.com.ua/%E7%E0%EA%EE%ED-%D3%EA%F0%E0%E8%ED%E0.html?pn=17>

СТАНОВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА: ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Бронова Ю. Г.

Посвящено проблемам слияния, объединения предприятий самолетостроительной отрасли. Рассмотрены различные формы хозяйственно правовых объединений, таких как холдинговые компании, корпорация, концерн. Проанализирована концепция кластеров, которая является весьма перспективной.

Ключевые слова: самолетостроение, самолетостроительный кластер, холдинговые компании, корпорация, концерн, хозяйственные объединения.

FORMATION OF NATIONAL AIRFRAME CLUSTER: ECONOMIC-LEGAL ASPECTS

Bronova U. Q.

Article is devoted to mergers, union business aircraft industry. Various forms of economic — legal associations such as: holding companies, corporations, concerns. We also consider the concept of clusters which is quite promising.

Keywords: aircraft, aircraft cluster, holding companies, corporation, concern, business union.