

рішення органів місцевої влади та органів місцевого самоврядування тощо. Сукупність зазначених нормативно-правових актів загалом формує систему законодавства України й зокрема систему господарського законодавства, яка упорядкована за певною ієрархією, із чітко вираженою структурою, взаємообумовленістю, взаємозв'язком та взаємозалежністю.

УДК 346.7: 629.73 (0477)(043.2)

**Гаврилішин А.П.**, к.ю.н, доцент,  
Навчально-науковий інститут права,  
Університет державної фіскальної служби України, м. Ірпінь

**Емельянов В.І.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **СУЧАСНИЙ СТАН ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЛІТАКОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ**

В Україні за роки незалежності було прийнято велику кількість нормативно-правових актів, покликаних регулювати господарську діяльність авіаційних підприємств. Водночас перед Україною стоїть завдання наближення законодавства України до вимог міжнародного правового простору, зокрема у сфері регулювання економічних відносин, що додатково актуалізує проблему вдосконалення законодавства в авіаційній сфері. Слід констатувати значне зростання уваги до авіаційного законодавства, стану врегульованості господарських відносин у цій сфері, висловлюються різні пропозиції щодо його вдосконалення.

Необхідно також приділити увагу особливому завданню-виведенню авіаційних підприємств із фінансової кризи. Для цього потрібно всебічно аналізувати перспективи галузі – під кутом зору глобальної та регіональної конкурентоздатності української авіаційної промисловості. Не можна уникнути і констатації низки перешкод, що заважають Україні вийти на світовий рівень літакобудування і отримувати достойні прибутки. Так, за роки незалежності розвиток авіаційної галузі України гальмувався через відсутність достатньої для її нормального функціонування спеціальної правової бази як на рівні господарсько-правового забезпечення ефективного функціонування державного сектору економіки, так і на галузевому рівні, що вимагає певної систематизації законодавчого регулювання, з тим аби спростити застосування господарсько-правових засобів державного регулювання.

Сучасне законодавство України з питань правового регулювання авіаційної промисловості є досить суперечливим, внутрішньо неузгодженим, позбавленим системної єдності, правова база розвивається

вкрай не рівномірно. Існують значні прогалини в законодавстві, прийняття менш важливих актів випереджає вихід більш важливих, тобто здійснюються безсистемно та без комплексного оцінювання їхнього впливу на галузь. За таких характеристик воно не може забезпечити повномасштабне регулювання відносин, що виникають у зв'язку з розробленням, створенням, розповсюдженням продукції. До таких перешкод слід віднести і безхазяйне ставлення з боку державного менеджменту до державних виробничих актів, в результаті чого окремі авіаційні підприємства сьогодні перебувають на межі банкрутства [1].

Слід зазначити, що літакобудівна промисловість не може існувати без державної підтримки внаслідок своїх специфічних властивостей, таких як:

- необхідність створення і системної та постійної реалізації інноваційних проектів, що дозволяють підтримувати конкурентоздатність продукції на необхідному рівні;

- великі капіталовкладення, що мають відносно тривалий період повернення у вигляді прибутків, що зумовлено періодом будівництва літаків;

- залежність вартості робіт, що виконуються, від змін цін на електроенергію, кольорові метали, композитні матеріали тощо;

- вже існуюча позитивна практика державної підтримки літакобудівної промисловості зарубіжних країн, зокрема, надання прямих субсидій і пільгових режимів кредитування і оподаткування виробників та імпортерів посилює конкурентність на ринку.

Головний сенс підтримки літакобудівної промисловості полягає у тому, що державні гарантії кредитів і виплата субсидій дають змогу національним виробникам конкурувати з виробниками інших країн за рахунок штучно підтриманого низького рівня відсоткових ставок і, отже доступності фінансового ресурсу.

Найбільш вагомою для літакобудування є підтримка, яка надається в межах прийнятих державою програм розвитку літакобудування та наукових досліджень у відповідній сфері. Державне стимулювання має складатися, зокрема, з прогнозного та програмного забезпечення діяльності підприємств галузі.

Ці програми можна поділити на види: загальні програми економічного розвитку, в яких законодавець визначає основні напрями економічної політики для всіх галузей економіки на певний період; галузеві програми, в яких визначено розвиток окремих галузей, зокрема літакобудування; підгалузеві програми, що приймаються з метою стимулювання найбільш перспективних видів виробництва у галузях літакобудівної промисловості.

На сьогодні державна підтримка літакобудівної промисловості здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [2].

На мою думку, в новій комплексній програмі Державного розвитку

авіаційної промисловості України має бути охоплені такі блоки питань:

1) закріплення переліку необхідних першочергових заходів для проведення аналізу літакобудівної галузі, зокрема, комплексна оцінка (моніторинг) науково-технологічного і технологічного потенціалу галузі; виділення най більш актуальних і перспективних напрямів, здатних дати швидку віддачу від вкладення в їх розвиток коштів і ресурсів з обґрунтуванням конкретних переваг, що досягаються під час їх реалізації, з визначенням строків і можливих результатів; установа можливих ризиків від реалізації запропонованих напрямів розвитку галузі; розроблення декількох варіантів розвитку галузі з виділення серед них базового з урахуванням світових тенденцій і позицій продукції галузі на світовому ринку;

2) затвердження комплексу правових засобів державного регулювання літакобудівної діяльності, інших видів господарської діяльності, пов'язаних з її здійсненням, зокрема, в частині реалізації інноваційних проектів авіаційної техніки, та технології її виробництва;

3) налагодження взаємодії підприємств авіабудівної галузі з банками, зокрема, в частині експортного кредитування під гарантії уряду, впровадження ефективного механізму їх здешевлення, а також кредитування власне виробничої діяльності літакобудівних підприємств [3].

На сьогодні стан законодавчого регулювання літакобудівної діяльності важко назвати оптимальним. Воно потребує подальшого вдосконалення. Необхідним є прийняття також нової Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України, оскільки дія аналогічної програми закінчилася у 2010 р. Слід зазначити, що є необхідність у поглибленні впливу спеціального режиму господарювання на реалізацію інноваційних проектів у галузі, отриманні доступу до банківських кредитних ресурсів, зокрема в частині експортного кредитування, запровадженні ефективного механізму здешевлення таких ресурсів.

#### *Література*

1. Пісьменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / К. С. Пісьменна. – Х.: Фінн, 2009. – 184 с.

2. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001 р. № 2660-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.

3. Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року // Офіц. вісн. України. – 2009. – № 1. – Ст. 19.