

Овчінников Р. М., студент,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛІТАКОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ

Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. За рівнем розвитку літакобудування Україна належить до найбільш розвинутих держав. Водночас, ми спостерігаємо зниження продуктивності виробництва та зайнятості на авіабудівних підприємствах.

В Україні функціонує значна кількість літакобудівних підприємств. Вони становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має свою інфраструктуру. Виходячи з цього можна говорити про те, що літакобудування впливає на загальний стан економіки і має значний вплив на загальний технологічний рівень. У свою чергу стан літакобудування має важливе не тільки економічне, а й політичне та соціальне значення.

Продукція українських літакобудівних підприємств користується попитом, як на внутрішньому, так і на світовому ринку. Літакобудівна промисловість належить до високотехнологічних галузей національної економіки. Її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і відповідно робить істотний вплив на модернізацію економіки в цілому [1].

Основні проблеми які гальмують розвиток авіабудівної промисловості це надмірна залежність від російських контрагентів та імпортозаміщення комплектуючих, дефіцит нових висококваліфікованих працівників, недоліки законодавчої бази даної галузі та проблеми пов'язані з фінансовими ресурсами з якими стикаються авіапідприємства.

Рівень розвитку літакобудування як галузі промисловості інтегрує у своїй продукції результати діяльності суміжних галузей економіки, що є показником науково-технічного розвитку та промислового потенціалу країни.

На сьогодні державна підтримка здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [2]. У Законі тимчасово з метою створення належних умов для забезпечення виконання Україною зобов'язань, передбачених міжнародними договорами (угодами) України, до суб'єктів літакобудування застосовуються: особливості оплати ввізного мита; особливості здійснення розрахунків в іноземній валюті; особливості оплати

земельного податку; особливості оплати податку на додану вартість; особливості оплати податку на прибуток підприємств.

Кабінет Міністрів України схвалив стратегію відродження українського авіабудування до 2022 року мета якої – відновити стабільний розвиток галузі авіабудування і забезпечити рентабельність високотехнологічного виробництва авіаційної техніки в Україні.

Також ініціюється реалізація економічної політики шляхом використання різних господарсько-правових засобів і механізмів, основні з яких перераховані в ст. 12 ГКУ [3]. Такими засобами є: державне замовлення і державне завдання, ліцензування, патентування, квотування, сертифікація, стандартизація, застосування нормативів та лімітів, регулювання цін і тарифів, надання інвестиційних, податкових та інших пільг, надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій.

В Україні держпідприємство «Антонов», яке засноване у 1946 році, займається створенням, випробуванням нових дослідних зразків авіаційної техніки, серійним виробництвом та післяпродажним супроводом літальних апаратів. На підприємстві працює понад 13 тисяч працівників. На сьогодні воно передове в Україні

Авіаційна промисловість залишається стратегічно важливою для України і є однією з базових галузей економіки. Ставлячи проблему розвитку літакобудівної галузі, слід насамперед чітко уявити наявний потенціал, визначити продукцію, яка є перспективною і ситуацію на світовому ринку даної продукції. В Україні існує досить потужна база – як промислова, так і наукова. Однак існують перешкоди, які заважають Україні вийти на світовий рівень літакобудування та отримувати гідні доходи, значна частина яких лежить у сфері недоліків чинного господарсько-правового забезпечення літакобудівної діяльності. Доводиться констатувати, що літакобудівна промисловість перебуває в дуже важкому стані і потребує негайних перетворень. Політика державної підтримки у сфері літакобудування потребує реформування. Відкритим залишається питання державної підтримки літакобудівної галузі, яка повністю б відповідала міжнародним вимогам, вимогам СОТ, а також повною мірою задовольнила всю галузь літакобудування.

Література

1. Савин В. С. Авиация в Украине: Очерки истории. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.: ил. – Библиогр.: с. 248–251.

2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, №19, №20, №21-22. – С. 144.

3. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 20 січня 2010 р. № 1814-VI // Відом. Верхов. Ради України. – 2010, № 10, Ст.101.