

УДК 342.9

Ю. Г. Бронова
адвокат, адвокатське бюро «Юлії Бронової»

ПРАВОВА ОСНОВА ЛІТАКОБУДУВАННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Актуальність проблеми. Законодавство в галузі літакобудування представляє собою сукупність нормативно-правових актів різного рівня, регулюючих підприємницькі та інші відносини, що виникають в галузі організації та функціонуванні літакобудівного комплексу. В нормах законодавства закріплюються сутнісні особливості правових відносин, якими закон встановлює правовий порядок у літакобудівній галузі, в тому числі, ведення підприємницької діяльності, регулювання відносин, пов'язаних із здійсненням цієї діяльності в умовах ринкової економіки.

Національне законодавство в літакобудівній сфері характеризується суперечливістю, внутрішньо неузгодженістю, окремі питання залишаються невирішеними, містять низку недоліків та прогалин, які потребують усунення.

Відповідно до даних Рахункової палати вітчизняна літакобудівна галузь тривалий час перебуває у кризовому стані. Її науково-технічний та технологічний потенціал знижується, наростає науково-технологічне відставання від розвинутих держав. Зношеність основних фондів підприємств галузі – більше 70 відсотків. Галузь потерпає від дефіциту кваліфікованих кадрів. Система стимулювання продажу на внутрішньому та зовнішньому ринках відсутня. Окремі пільги та преференції, що передбачені чинним законодавством для підприємств літакобудівної промисловості, надаються непослідовно та безсистемно, законодавство у цій сфері часто змінюється і, як правило, не поліпшує механізму надання пільг [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Деякі питання правового регулювання літакобудування досліджували Савін В.С., Таран Л.В., Зельдіна О.Р. та інші вчені.

Виклад основних положень. Господарському праву притаманний галузевий підхід до структуривання законодавства. Так, наприклад глава 33 Господарського кодексу України (далі – ГК України) присвячена капітальному будівництву, а глава 32 правовому регулюванню перевезення вантажів. Нажаль, літакобудування не отримало предметного – цілісного господарсько – правового забезпечення. На сьогоднішній день, літакобудівна галузь навіть не має базового закону, як наприклад, в галузі електроенергетики ЗУ «Про електроенергетику», або ЗУ «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів».

Проблема «літакобудівного» законодавства передбачає пошук оптимальної форми його системності, пошук адекватності існуючому розвитку відносин в літакобудівній галузі, розвитку на найближчу і далеку перспективу. Системність у відношенні «літакобудівного» законодавства передбачає необхідність чіткої визначеності, як основних внутрішньо системних зв'язків, ієрархічності внутрішньої розбудови, включаючи розподіл на підгалузі та інститути, так і систематику «зовнішніх зв'язків» з основними засадами законодавчого регулювання господарювання в державному секторі економіки, включаючи організаційно-правові форми суб'єктів господарювання, засоби державного регулювання та реалізацію організаційно-господарських повноважень основними органами державного управління в сфері літакобудування.

Необхідно підкреслити, що розвиток законодавства в сучасних умовах і зокрема розвиток господарсько-правового законодавства передбачає по-перше, постійне зростання спеціалізованих по відношенню до базових актів законодавства. По-друге, в процесі розвитку тенденції до спеціалізації законодавств з'являється паралельний тренд для утворення міжгалузевих із суміжними галузями законодавства нормативно-правових актів.

Законодавець має постійно здійснювати ревізію нормативно правового матеріалу особливо відслідковуючи його «спеціалізаційну ерозію» та з'ясовуючи заходити по визначенню саме загальних, уніфікованих норм для усього розширеного законодавчого регулювання. За рахунок їх концентрації в межах базових Законів, Кодексів, а можливо і Основ законодавства і має бути відтворена системність законодавчого регулювання в нових умовах, його об'єднання в цілісне утворення за рахунок нової конфігурації співвідношення уніфікованих, тобто загальних для усього предмету регулювання норм-правил, та спеціалізованих які знаходяться в межах цієї цілісності але мають спеціальні норми для особливих, не загально типових відносин [2, с. 70].

Багато питань пов'язаних з літакобудівною діяльністю вирішуються на підзаконному рівні. На цей час значний обсяг законодавства в цій галузі припадає саме на підзаконні нормативно – правові акти. Зокрема, були прийняті Розпорядження КМУ «Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р.», Розпорядження Президента України «Про про-

граму розвитку авіаційної промисловості України», Постанова КМУ «Про заходи щодо розвитку авіаційної промисловості», Розпорядження Президента «Про додаткові заходи щодо розвитку авіаційної промисловості України», Розпорядження Президента «Про заходи щодо стимулювання розвитку літакобудування в Україні», Указ Президента «Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі».

Одним із головних профільних нормативних актів, який спрямований на розвиток авіабудівної галузі України є «Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року», яка була схвалена Розпорядженням КМУ від 27.12.2008 за №1656-р.

Відповідно до Стратегії структурні перетворення повинні здійснюватися шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереження державного впливу на прийняття стратегічних рішень. На думку розробників стратегії, такий підхід повинен був надати змогу залучити позабюджетні ресурси для фінансування, реформування вітчизняної авіаційної промисловості (стратегічні інвестиції) і значно скоротити витрачання бюджетних коштів на розвиток галузі [3].

Мета стратегії полягає у створенні умов для подальшого розвитку авіаційної промисловості шляхом утворення на базі підприємств авіаційної промисловості, разом з іноземними стратегічними партнерами, конкурентоспроможного комплексу українського авіабудування.

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

- визначення пріоритетних напрямів розвитку авіаційної промисловості щодо виробництва конкурентоспроможної продукції з урахуванням приєднання України до Світової організації торгівлі;
- здійснення структурної перебудови авіаційної промисловості;
- вжиття заходів до прискорення інноваційного розвитку галузі та високих наукоємних технологій, укладення угод про стратегічне партнерство і забезпечення різнопланових прикладних наукових досліджень за участю іноземних партнерів;
- створення та запровадження ефективної конкурентоспроможної системи розроблення, виробництва, продажу та після продажного обслуговування авіаційної техніки;
- забезпечення формування державного замовлення на підготовку спеціалістів з вищою освітою за напрямками авіабудування, авіадвигунобудування та авіаприладобудування (у тому числі аеронавігація);
- удосконалення законодавчої бази;
- поступове зменшення бюджетних видатків на розвиток авіаційної промисловості з подальшим переходом її на самофінансування;

- створення та забезпечення функціонування за участю держави ефективної системи продажу авіаційної техніки у лізинг, тощо.

Реалізацію стратегії має три етапи. Перший етап (2008-2010 рр.) – створення умов для збереження та стабілізації діяльності підприємств авіаційної промисловості шляхом розроблення модифікацій авіаційної техніки, налагодження її серійного виробництва і збереження кадрового потенціалу за рахунок здійснення в повному обсязі заходів, передбачених у Державній комплексній програмі розвитку авіаційної промисловості до 2010 року, та інших заходів щодо нормативно-правового забезпечення життєдіяльності зазначених підприємств.

Другий етап (2011-2015 роки) – забезпечення нарощення темпів створення та впровадження в серійне виробництво авіаційної техніки, подальшого удосконалення організаційно-правових форм господарювання, оптимізації виробничих потужностей підприємств авіаційної промисловості, їх реконструкції та технологічного переоснащення, розроблення та освоєння нових типів продукції із залученням ресурсів стратегічних інвесторів-співвласників зазначених підприємств.

Третій етап (2016–2020 роки) – розроблення та впровадження нових типів авіаційної техніки і забезпечення динамічного зростання їх виробництва в рамках вітчизняних та міжнародних проєктів.

З огляду на поточний стан авіабудівної галузі можна констатувати, що фактично перші два етапи стратегії не було виконано. Відповідно, без досягнення результатів перших двох етапів, реалізація третього етапу на сьогодні виглядає малоймовірною.

Водночас перед Україною стоїть завдання наближення законодавства України до вимог міжнародного правового простору, зокрема в сфері регулювання економічних відносин, що додатково актуалізує проблему вдосконалення законодавства в літакобудівній сфері. Літакобудуванню відводиться особлива роль, як одному з основних перспективних науково-технічних секторів української економіки. Слід констатувати значне зростання уваги до літакобудівного законодавства, стану урегульованості господарських відносин в цій сфері, висловлюються різні пропозиції щодо його вдосконалення. Необхідно також приділити увагу особливому завданню – виведення літакобудівних підприємств із фінансової кризи. Для цього необхідно всебічно аналізувати перспективи галузі – під кутом зору глобальної та регіональної конкурентоздатності української літакобудівної промисловості.

На сьогодні державна підтримка літакобудівної промисловості здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобу-

дівної промисловості» [4]. Законом запроваджено умови для розвитку літакобудівної промисловості, забезпечення конкурентоспроможності літаків, двигунів для них та авіаційного обладнання вітчизняного виробництва, а також збереження та збільшення робочих місць на підприємствах суміжних галузей. Також передбачаються такі заходи державної підтримки як:

- застосування особливості сплати ввізного мита;
- особливості здійснення розрахунків в іноземній валюті;
- особливості сплати земельного податку;
- особливості сплати податку на додану вартість;
- особливості сплати податку на прибуток підприємств.

Щодо державної підтримки збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва, то передбачається наступне: на період з 01.01.2013 до 01.01.2017 запроваджується державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва через механізм здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті для закупівлі такої техніки. Компенсація надається експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України, виключно для авіаційної техніки вітчизняного виробництва, за відсотки, фактично сплачені у поточному бюджетному періоді, у розмірі облікової ставки Національного банку України, що діє на дату сплати зазначених відсотків.

На жаль, треба констатувати, що чинний Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» не виконує покладені на нього завдання, а тому є і залишається актуальною проблемою господарсько-правової політики держави формування адекватного сьогоденним умовам господарювання ефективного механізму такого спеціального режиму.

Висновки. Законодавче регулювання літакобудівної діяльності в Україні знаходиться в стані регресу та потребує осучаснення з врахуванням національних реалій та міжнародних викликів.

Вбачається необхідним прийняття окремого спеціального законодавчого акту – Закону України «Про літакобудування», що забезпечить сталий розвиток даної сфери та її господарсько – правового забезпечення. Основними завданнями, що мають бути покладені на відповідний правовий механізм є:

- розвиток інноваційної, науково-технічної бази літакобудівного виробництва;
- забезпечення інтересів технологічної безпеки літакобудівної галузі, продукція якої має подвійний характер;

- забезпечення пріоритетного розвитку національного літакобудування, як високотехнологічної галузі виробництва;

- забезпечення залучення іноземного інноваційного інвестування, у виробничі активи національного літакобудівного комплексу України;

- контроль за структурою прав власності на основні виробничих активів;

- контроль за приналежністю державі прав на основні об'єкти промислової власності, що складають виробничі літакобудівні технології.

Література

1. Перерваний політ вітчизняного авіапрому. Рахункова палата від 27.04.2011. Режим доступу: http://old.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/printable_article/16736754;jsessionid=B735CB7D014F7518F404801C3E7B9928

2. Таран Л.В. Специальный правовой режим предпринимательской деятельности в свободных экономических зонах Украины (комплексное исследование). – Х.: Видавець СПД ФО Вапнярчук Н.М., 2004. – 256 с.

3. Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 27 грудня 2008 р. № 1656-р. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80#Text>

4. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001 № № 2660-III. *Урядовий кур'єр*. 2001. № 146.

Анотація

Бронова Ю. Г. Правова основа літакобудування: сучасний стан та перспективи. – Стаття.

У наведеній статті розглянуто питання особливостей національної правової основи літакобудування. Розглянуто систему нормативно-правових актів в сфері літакобудування, осучасний стан її структурних елементів. Підкреслено нагальність осучаснення нормативної бази літакобудівної діяльності в Україні з врахуванням національних реалій та міжнародних викликів. Звернено увагу на необхідність прийняття окремого спеціального законодавчого акту – Закону України «Про літакобудування», що забезпечить сталий розвиток даної сфери та її господарсько – правового забезпечення. Окреслено основні завдання, що мають бути покладені на відповідний правовий механізм.

Ключові слова: літакобудування, господарське-правове регулювання, промисловість, виробництво, авіація.

Summary

Bronova Yu. G. Legal basis of aircraft construction: current state and prospects. – Article.

In the context of Ukraine's efforts to bring national legislation closer to the requirements of the international legal space, in particular in the regulation of economic relations, there is a need to address the role of aircraft construction as one of the main promising scientific and technical sectors of the Ukrainian economy. definiteness of both the main internal system relations, hierarchy of internal development, including the division into sub-sectors and institutions, and the system of "external relations" with the basic principles of legislative regulation of management in the public sector, including organizational and legal forms of economic entities, means of state

regulation and implementation of organizational and economic powers of the main government agencies in the field of aircraft construction.

The aim of the article is to analyze the current state of legal regulation of aircraft construction, the current state of its structural elements and outline the theoretical and applied prospects for its development.

In the given article the question of features of the national legal basis of aircraft construction is considered. The content of the Strategy for the development of the domestic aviation industry for the period up to 2020 and the state of implementation of its main stages are analyzed. It was stated that in fact the first two stages of the strategy were not implemented, which makes it impossible to implement the third stage.

The urgency of modernization of the regulatory framework of aircraft construction in Ukraine, taking into account national realities and international challenges, is emphasized. Attention is drawn to the need to adopt a separate special legislative act – the Law of Ukraine "On Aircraft Construction", which will ensure the sustainable development of this area and its economic and legal support. The main tasks to be assigned to the relevant legal mechanism are outlined, the key ones of which are to ensure the priority development of national aircraft construction as a high-tech industry and to attract foreign innovative investment in the production assets of the national aircraft complex of Ukraine.

Key words: aircraft construction, economic and legal regulation, industry, production, aviation.