

sphere and their distribution among its organs are touched. The problem of determining the economic system as the object of the constitutional regulation and functional impact of the state is discovered.

Key words: *constitutional legal regulation, the competence of the organs of the state, the functions of the organs of the state, economic system.*

УДК 346.12:629.7

ПРО СПЕЦІАЛЬНИЙ ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ГОСПОДАРЮВАННЯ В ЛІТАКОБУДІВНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Ю. Г. Бронова, здобувачка

Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

Досліджено проблему запровадження спеціального правового режиму господарювання в літакобудівній галузі в Україні та змістовного наповнення його механізму. Розглянуто напрями вдосконалення вітчизняного законодавства в цій сфері.

Ключові слова: *літакобудування, спеціальний режим господарювання, господарсько-правові засоби.*

Постановка проблеми. Як відомо, авіаційна промисловість відіграє системоутворюючу роль в економіці країни. Це відбувається завдяки її тісному зв'язку з іншими галузями, що забезпечують її розвиток як однієї з найбільш наукоємних та інноваційних галузей економіки. Літакобудування здатне справити значний вплив на процес переходу країни на інноваційні рейки розвитку. Крім того, авіаційна промисловість сприяє формуванню машинобудівного комплексу України, забезпечуючи розвиток професіоналізації її трудового потенціалу.

Однією з найважливіших у галузі літакобудування є проблема запровадження спеціального господарсько-правового режиму стимулювання літакобудування в Україні. Для цього держава спеціально синтезує в єдиному господарсько-правовому механізмі різні засоби правового регулювання, які за своєю базовою юридичною природою є дозволами, веліннями, заборонами. Так, Л. Таран визначає правовий режим як особливий порядок регулювання, виражений через застосування певної сукупності правових способів, що створюють своєрідне поєднання велінь, дозволів, заборон і визначають особливу

спрямованість правового регулювання, яка реалізується через специфіку елементів механізму регулювання цих відносин [1, с. 83]. Але коли йдеться про ведення господарської діяльності на конкретних територіях або в конкретній галузі для тих чи інших суб'єктів господарювання, мають місце спеціальні умови, спеціальний режим господарювання. Л. Таран розуміє під спеціальним правовим режимом особливий порядок правового регулювання певних суспільних відносин, який встановлюється стосовно конкретного кола об'єктів або сфери їх діяльності та відрізняється від загального режиму або пільговою, або обмежувальною спрямованістю регулювання, спричиненою публічним інтересом, виявляючись у всіх елементах його механізму, зокрема, через гарантії, пільги, форми державної підтримки, обмеження, заборони та додаткові підстави юридичної відповідальності [1, с. 86]. Тобто інструментами спеціального господарсько-правового режиму є: гарантії, пільги, форми державної підтримки, обмеження, заборони та додаткові підстави юридичної відповідальності.

Немає сумнівів, що літакобудування потребує впровадження державного спеціального правового режиму господарювання. О. Зельдіна визначає спеціальний режим господарювання як правовий режим, що встановлює особливий порядок організації та здійснення господарської діяльності на певній території, у певній галузі економіки, котрий відрізняється від загального режиму господарської діяльності, передбаченого законодавством, і вводиться державою з метою забезпечення розумного сполучення публічних і приватних інтересів за допомогою встановлення обмежень та/або заохочень для суб'єктів господарювання [2, с. 4]. Також запропоновано такі критерії віднесення до спеціального режиму господарювання: наявність спеціального нормативно-правового акта, що регулює господарську діяльність на певній території або в певній галузі економіки; встановлення спеціального дозвільного порядку; законодавче закріплення обмежень та/або заохочень суб'єктів господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У цілому треба зазначити, що господарсько-правові дослідження стану врегульованості господарських відносин у різних секторах та галузях національної економіки набули певного поширення. Серед них слід назвати роботи Д. Задахайла, В. Пашкова, К. Письменної, О. Битяка, А. Семенишина, Ю. Остапенко та ін. Але власне літакобудівну галузь у господарсько-приватній науці ще не досліджено.

Формулювання цілей. Метою статті є дослідження проблем здійснення спеціального правового режиму господарювання в літакобудівній галузі України.

Вклад основного матеріалу. Глибина кризи вітчизняного авіабудування та специфіка галузі як такої вимагають збалансованої державної підтримки

в різних формах, прийнятих у сучасній світовій практиці. Форми державної підтримки можуть бути різними залежно від стану економічної кон'юнктури, сектору ринкової економіки, конкретних соціально-економічних завдань розвитку економіки перехідного періоду, у тому числі її структурної перебудови. Держава зі своїми матеріально-технічними та фінансовими ресурсами, вступаючи в адресні правовідносини з реципієнтами такої підтримки, стимулює розвиток процесів, які вона (держава) вважає пріоритетними.

Зрозуміло, що Україні треба підтримувати і захищати свого виробника, як це роблять усі країни світу. Наприклад, Індія встановлює офсетні схеми, домовляється про те, аби 30 % комплектуючих літака, що закуповується, виробляти у себе (цю цифру планують збільшити до 50 %). Натомість Україна надає преференції іноземним виробникам, які фактично безоплатно реалізують свої літаки за схемою тимчасового ввезення, тоді як «Антонов» сплачує державі за кожен літак, наприклад за Ан-148, 3 млн дол. податків (20 % ПДВ + 8 % ввізного мита на комплектуючі вироби). Тобто на своєму ж ринку ми працюємо в гірших умовах порівняно з іноземними конкурентами [3].

Розвиток та стимулювання авіаційної промисловості, у тому числі літакобудування, потребують спеціально спрямованого законодавства. Відносини, які виникають у процесі літакобудування, за своєю природою є господарсько-правовими, адже вони реалізуються в процесі діяльності суб'єктів господарювання у сфері виробництва, що спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт тощо, тобто підпадають за своїми ознаками під визначення господарської діяльності відповідно до ст. 3 ГК України [4].

Безперечно, авіапромисловий комплекс як системний господарський «організм», що знаходиться у постійно функціонуючому режимі та стані постійного розвитку, передбачає також стан систематизованого законодавства. Тому, коли йдеться про системність законодавчого регулювання, звичайно, найвищим щаблем такої систематизації є кодифікація відповідного законодавства.

У цьому контексті слід зазначити, що певна традиція підгалузевої або міжгалузевої кодифікації законодавства в Україні у формі розробки та прийняття основ законодавства України в цілому існує хоча й активно не використовується. До таких прикладів, як відомо, належать Основи законодавства України про обов'язкове державне соціальне страхування, Основи законодавства України про охорону здоров'я, Основи законодавства України про культуру. Так, у принципі можна розглядати ідею створення базового закону під назвою «Про заходи стабілізації та розвитку літакобудівної промисловості в Україні». Одними з основних об'єктів правового регулювання в цьому законі мають стати форми реалізації спеціального режиму господарювання в літакобудівній галузі. Він складається з низки окремих правових засобів, що сукупно утворюють механізм спеціального правового режиму.

У нормах законодавства закріплюються сутнісні особливості правових відносин, якими закон встановлює правовий порядок в авіапромисловій галузі, у тому числі ведення господарської діяльності, регулювання відносин, пов'язаних із здійсненням цієї діяльності в умовах ринкової економіки. Законодавство в літакобудівній сфері з огляду на комплексний і значний об'єкт правового регулювання досягло такого рівня, що потребує відповідної інтеграції нормативного масиву як уже (автономного підрозділу) системи законодавства. Він може утворювати собою системну сукупність нормативно-правових актів різного рівня, які регулюють відносини, що виникають у зв'язку з організацією та функціонуванням авіапромислового комплексу. Проблема законодавства в галузі авіапромисловості передбачає пошук оптимальної форми його системності. Системність відносно законодавства авіапрому передбачає як необхідність чіткої визначеності основних внутрішньо-системних зв'язків, ієрархічності внутрішньої розбудови, включаючи поділ на підгалузі та інститути, так і систематику «зовнішніх зв'язків» з основними засадами законодавчого регулювання господарювання в державному секторі економіки, включаючи організаційно-правові форми господарювання, засоби державного регулювання та реалізацію організаційно-господарських повноважень основними органами державного управління авіапрому.

Як зазначається в господарсько-правовій літературі, розвиток законодавства в сучасних умовах, зокрема господарсько-правового, передбачає, по-перше, постійне зростання спеціалізованих відносно базових (універсальних) актів законодавства. Це є логічним, адже поширюється і поглиблюється предмет правового регулювання водночас з ускладненням у процесі розвитку відповідних суспільних відносин. Більш того, процес спеціалізації законодавства має тенденцію до утворення ієрархічної розбудови з численними підсистемними елементами, у межах яких свого часу виникають власні підсистеми. По-друге, у процесі розвитку тенденції до спеціалізації законодавства з'являється паралельний тренд для утворення міжгалузевих із суміжними галузями законодавства нормативно-правових актів. У разі, коли така тенденція набуває певного якісного значення, відбувається ерозія цілісності відповідного законодавчого утворення – галузі, підгалузі, інституту тощо. Оскільки право, як і законодавство, – це система норм або система джерел нормативно-правового регулювання, порушення системного характеру розбудови таких утворень призводить до порушення внутрішніх системно-структурних зв'язків між нормами, інститутами, нормами-принципами, нормами, які визначають методи та базові засади правового регулювання, що кінець-кінцем призводить до різкого зниження його дисфункцій [5, с. 70].

Саме тому, вважає О. Битяк, розвитку об'єктивно неминучої тенденції до спеціалізації законодавчого регулювання має бути протипоставлена «зустріч-

на тенденція» до його уніфікації. Тобто шляхом свідомих зусиль у межах реалізації законодавчої політики держави як в енергетичній сфері, так і, на нашу думку, у літакобудівній законодавець має постійно здійснювати ревізію нормативно-правового матеріалу, особливо відслідковуючи його «спеціалізаційну ерозію» та з'ясовуючи заходи щодо визначення саме загальних, уніфікованих норм для всього розширеного законодавчого регулювання. За рахунок їх концентрації в межах базових законів або кодексів, а можливо, й основ законодавства має бути відтворена системність законодавчого регулювання в нових умовах, його об'єднання в цілісне утворення за рахунок нової конфігурації співвідношення уніфікованих, тобто загальних для всього предмета регулювання, норм-правил та спеціалізованих, які знаходяться в межах цієї цілісності, але мають спеціальні норми для регулювання особливих, незагальнотипових відносин [5, с. 70–71].

Окремим важливим чинником господарсько-правового регулювання є те, що ця галузь – державний сектор економіки. Держава фактично бере на себе відповідальність за номенклатуру визначення продуктового ряду, правильність установлення її ринкових перспектив та оцінки ризиків, тобто фактично за успіх реалізації проектів. Держава зберігає за собою відповідальність за розвиток інфраструктури авіабудування (наука, випробувальна база, інформаційне середовище, підготовка кадрів тощо). На бюджет покладається обов'язок фінансування не тільки фундаментальних досліджень і випереджальних розробок «проривних» продуктів, а й дослідно-конструкторських розробок, підготовки виробництва, а також систем підтримки продуктів в експлуатації для всього ряду комерційних продуктів, що пропонуються на ринок.

Участь держави в подоланні системної кризи громадянського сектору авіаційної промисловості полягає в такому:

– авіаційна промисловість є галуззю економіки, яка дозволяє змінити структуру валового внутрішнього продукту в бік збільшення випуску високотехнологічної продукції, випереджального розвитку експорту машинно-технічної продукції та імпортозаміщення, а також відходу від сировинної моделі розвитку економіки країни;

– стабільна робота авіаційної промисловості створює передумови для збереження і розвитку інших високотехнологічних галузей промисловості завдяки широкій кооперації, необхідній для створення сучасної авіаційної техніки;

– авіаційна промисловість та її суміжні галузі виконують найважливішу соціальну функцію, забезпечуючи збереження висококваліфікованих робочих місць у науково-дослідних інститутах, конструкторських бюро, на виробництві та в освітніх закладах.

Авіапромисловість потребує формування нової системи організаційно-господарського впливу в галузі і стимулювання створення конкурентоспроможної продукції. Система управління галуззю вимагає радикальних змін змісту державного регулювання, у тому числі з позиції, що реалізує функції державного замовника і власника державних активів. Літакобудування потребує єдиної політики в процесі розвитку власного господарського комплексу для позиціонування на авіаринку, узгодженого портфеля поточних і перспективних проектів, єдиної маркетингової політики, єдиної політики входження в міжнародну кооперацію, єдиної фінансової та інвестиційної політики, загальних законодавчих ініціатив та ін. Рівень ухвалення рішень стосовно окремих заходів і проектів має відповідати компетенції органів управління та осіб, які ухвалюють рішення.

Одним із вагомих засобів державного впливу на сферу господарювання, як відомо, є реалізація державних програм економічного розвитку, у тому числі й державних цільових програм. Як зазначено в Державній програмі розвитку внутрішнього виробництва, основними проблемами галузі є зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від розвинених держав. Необхідно оновити 80 % виробничих потужностей, насамперед на заводах із серійним випуском продукції. Існує роз'єднаність розробників, виробників та баз технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки [6].

Так, на період з 1 січня 2013 р. до 1 січня 2017 р. 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 [7].

Одним із варіантів розв'язання проблем розвитку в галузі авіабудування є створення відповідного кластера. Багато країн цілеспрямовано стимулюють розвиток кластерів. У рамках проведеної ними кластерної політики головним питанням є підвищення їх конкурентоспроможності. Розвиток кластерів стимулює підвищення продуктивності, формування нових компаній, створення робочих місць, сприяє зростанню інноваційного потенціалу. У частині авіабудування створення кластерів обумовлено такими причинами: СОТ обмежує пряме субсидування галузі державою, але дозволяє механізми підтримки

територіальних систем; зміна моделі галузі в бік відмови від вертикальної інтеграції до вибудовування тісних коопераційних зв'язків між фінальними виробниками і постачальниками різних рівнів; підвищення ефективності регіонального розміщення потужностей галузі; скорочення надлишкової чисельності персоналу в корпораціях може бути компенсовано їх працевлаштуванням в інших підприємствах кластера.

Треба сказати, що в деяких регіонах України створено всі умови для розроблення і формування кластерів – якірні організації, розвинена інфраструктура, система підготовки кадрів, наукові організації.

Наприклад, наявність профільних освітніх та наукових установ у кластері забезпечить розвиток кадрового потенціалу. Територіальна близькість науково-дослідних і промислових організацій може забезпечити їх тісні зв'язки і стимулювати розвиток галузевої науки. Так, на території м. Харкова функціонують Національний аерокосмічний університет імені М. Є. Жуковського «ХАІ», Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», Харківський державний технічний університет радіоелектроніки, Харківський інститут Військово-Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, авіаремонтний завод «Харківське державне авіаційне виробниче підприємство», Науково-технічний центр радіотехнічних систем, дослідний завод Харківського державного політехнічного університету.

Висновки. Ситуація, що склалася в авіапромисловості, вимагає внесення радикальних змін до законодавства України щодо вдосконалення правового забезпечення господарювання в літакобудівній сфері, прийняття відповідних державних програм, використання різних інструментів та механізмів державної підтримки. У цьому сенсі доцільно розробити або окремий базовий галузевий комплексний закон України, або закон України, предметом регулювання якого має стати стимулювання та/або державна підтримка розвитку літакобудування. Ці заходи повинні включати в себе підтримку просування на ринки авіатехніки, що випускається серійно, у тому числі з використанням механізму фінансового лізингу; фінансування робіт з її доведення, розвитку модифікацій і «нішевих» продуктів, що створюються на основі вже існуючих моделей. Як уявляється, такий правовий режим, зокрема, у частині прямої участі держави має також передбачати створення і функціонування спеціальних фінансових установ для здійснення кредитування розвитку основних виробничих фондів, відповідних інноваційних проектів та лізингового забезпечення реалізації вітчизняної літакобудівної продукції в Україні та за її межами.

Крім того, мають підтримуватися проекти перехідних продуктів у літакобудуванні, що орієнтовані на глобальний авіаринок. Доцільно передбачити

здійснення моніторингу виконання програм, періодичного коригування прогнозів ринків авіатехніки і перспективних авіаційних технологій. Важливим для розвитку галузі видається також створення механізму проведення експертизи проектів, запровадження ефективних систем продажу і технічного обслуговування, які забезпечують зростання доходів підприємств авіаційної промисловості, а також розширення поставок авіаційної продукції як на внутрішній ринок, так і на експорт. Окремим питанням, що потребує негайного вирішення, є створення сучасної науково-дослідної інфраструктури організацій авіаційної промисловості для забезпечення передового рівня наукових розробок і технологій. Фактично йдеться про запровадження правового механізму стимулювання процесів формування локальної кластерної авіаційної інноваційної системи. Необхідним є розроблення комплексу заходів, що дозволять удосконалити правову базу державної підтримки авіаційної промисловості, адже, незважаючи на те, що авіабудівна галузь має стратегічне значення для економіки держави, спеціального законодавчо забезпеченого механізму державного стимулювання вона фактично не має.

В Україні діє значна кількість підприємств авіапромислового комплексу, що становлять цілісний виробничий сектор, об'єднаний відповідною економічною інфраструктурою. Тому можна говорити про те, що в Україні створено умови для функціонування власного літакобудівного кластера. Створення такого кластера в державному секторі економіки є прямим завданням промислової політики держави, що передбачає використання форм об'єднання державних підприємств.

Не викликає сумніву необхідність подолання системної кризи у вітчизняному літакобудуванні, забезпечення його конкурентоспроможності. За цих умов великого значення набувають чітке державне програмування розвитку сектору та забезпечення відповідної господарської діяльності спеціальним стимулюючим правовим режимом.

З огляду на те, що літакобудівна галузь складається переважно з підприємств державної форми власності, доцільно розглянути питання про широку державну підтримку національного виробника, що, звичайно, не суперечить відповідним вимогам міжнародних угод, які утворюють нормативно-правовий режим СОТ, членом якої є Україна.

ЛІТЕРАТУРА

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

2. Зельдіна О. Р. Теоретичні аспекти спеціального режиму господарювання : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» / О. Р. Зельдіна. – Донецьк, 2007. – 35 с.
3. Ківа Д. Треба підтримувати й захищати свого виробника, як це роблять інші країни світу [Електронний ресурс] / Д. Ківа. – Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/dmitro-kiva-treba-pidtrimuvati-j-zahishati-svogo-v/p/>.
4. Господарський кодекс України : станом на 16 січ. 2003 р. // Офіц. вісн. України. – 2003. – № 11. – Ст. 462.
5. Битяк О. Ю. Господарсько-правове забезпечення функціонування електроенергетичного комплексу України : монографія / О. Ю. Битяк. – Х. : ФІНН, 2011. – 168 с.
6. Про затвердження Державної програми розвитку внутрішнього виробництва : Постанова Каб. Міністрів України від 12.09.2011 № 1130 // Офіц. вісн. України. – 2011. – № 86. – Ст. 3139.
7. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України від 12.07.2001 № 2660-III // Офіц. вісн. України. – 2001. – № 32. – Ст. 1456.

О СПЕЦИАЛЬНОМ ПРАВОВОМ РЕЖИМЕ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Бронова Ю. Г.

Исследована проблема специального правового режима хозяйствования в самолетостроительной отрасли в Украине. Рассмотрены направления совершенствования отечественного законодательства в этой сфере.

Ключевые слова: *самолетостроение, специальный режим хозяйствования, хозяйственно-правовые средства.*

THE QUESTION OF SPECIAL LEGAL REGIME OF MANAGEMENT IN THE AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE

Bronova Y. G.

The article to the problem of a special legal regime of managing of aircraft construction in Ukraine is dedicated. Attention to the problem of improving the national legislation in this area is drawn.

Key words: *aircraft, a special mode of management, economic-legal means.*