

## FUNCTIONAL TASK SELF-REGULATORY ORGANIZATIONS AND THEIR LEGISLATIVE CONFIRMATION

*Suslova V. V.*

*We consider the problem of forming a framework of economic-regulation self-regulatory activities and positions them for public use and implementation of a number of universal and special functions.*

**Key words:** *self-regulatory organization, delegation, organizational and economic powers, functions, self-regulatory organization.*

УДК 346.7:629.7

## СПЕЦІАЛЬНИЙ РЕЖИМ ГОСПОДАРЮВАННЯ В ЛІТАКОБУДУВАННІ: УКРАЇНСЬКИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

*Ю. Г. Бронова, здобувачка*

*Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого*

*Присвячено актуальній проблемі стимулювання розвитку літакобудівної промисловості України. Розглянуто заходи державного підтримання літакобудування. Розкрито сутність основних господарсько-правових засобів стимулювання деяких зарубіжних компаній авіавиробників.*

**Ключові слова:** *спеціальний режим господарювання, державне регулювання господарських відносин, організаційно-господарські засоби стимулювання літакобудування.*

**Постановка проблеми.** Господарському праву порівняльно з іншими галузями права особливо притаманна регулятивно-динамічна функція. Господарське законодавство, зокрема ГК України, встановлює основні господарсько-правові засоби впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Універсальною правовою формою впливу держави на економічні відносини згідно із ГК України є формування стратегії і тактики її економічної політики. Відповідно правовий механізм реалізації цієї політики утворює законодавство України, що регламентує діяльність з розроблення прогнозів і програм соціального розвитку, встановлює систему організаційно-господарських засобів впливу на діяльність суб'єктів господарювання тощо. Слід зазначити, що такі програми є концепціями розвитку, містять особливості державного регулювання певних видів, сфер економічних відносин і в той

же час є певним планом законотворчої діяльності правового впливу такої держави, застосування нею правових засобів, за рахунок яких планується активізувати економічний розвиток. Саме у такий спосіб, створюючи правові режими функціонування окремих ринків, типів та видів економічних відносин, держава реалізує свої економічні функції на відміну від адресного директивного планування, притаманного адміністративно-командній економіці [1, с. 143–153].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика організаційно-господарських відносин, зокрема запровадження спеціальних режимів господарювання отримала певну увагу дослідників у сфері господарсько-правової науки. Можна посперечатися на праці Л. Таран, О. Зельдіної, І. Кравець, О. Віхрова, але робіт, присвячених аналізу ефективності застосування організаційно-господарських засобів стимулювання виробництва літаків, практично немає.

**Формулювання цілей.** Метою статті є узагальнення українського та зарубіжного досвіду застосування організаційно-господарського впливу на авіаційну промисловість, мотивацію відповідних суб'єктів господарювання для стимулювання підприємницької активності у літакобудівному кластері України.

**Виклад основного матеріалу.** У цьому сенсі слід погодитись із Л. Таран, яка під правовим режимом розуміє особливий порядок регулювання, виражений через застосування певної сукупності правових засобів, що створюють своєрідне поєднання повелінь, дозволів, заборон та особливу спрямованість правового регулювання, яка реалізується через специфіку елементів механізму регулювання цих відносин [2; с. 83].

Програми економічного розвитку, а також відповідний Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» сукупно створюють певне поєднання формалізації змісту завдань держави в літакобудівній сфері та спеціального правового режиму господарської діяльності в ній, за рахунок якого і передбачається реалізувати встановлені завдання.

Відповідно до ст. 12 ГК України для реалізації економічної політики, виконання цільових та інших програм і програм економічного розвитку держава застосовує різноманітні засоби і механізми регулювання господарської діяльності, такі як: державне замовлення та державне завдання, ліцензування, патентування, квотування, сертифікація, стандартизація, застосування нормативів та лімітів, регулювання цін та тарифів, надання інвестиційних, податкових та інших пільг, надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій і субсидій. Зрозуміло, що у своїй основі засоби регулювання літакобудівної діяльності збігаються із загальними засобами регулювання економічних відносин.

Під правовими засобами слід розуміти сукупність правових установлень (інструментів) та норм правозастосовної практики (технологія, засоби — ді-

яння), за допомогою яких задовольняються інтереси суб'єктів права та забезпечується досягнення соціально корисних цілей [3, с. 13]. При цьому необхідно враховувати, що правові (юридичні) засоби мають низку загальних ознак, які відрізняють їх від інших засобів (економічних, політичних, культурних, ідеологічних, науково-технічних тощо), що діють у правовій сфері:

1) насамперед вони виражають усі узагальнюючі юридичні способи забезпечення інтересів суб'єктів права, досягнення певних цілей (у цьому виявляється соціальна цінність даних юридичних феноменів та права у цілому);

2) мають спеціально-юридичну природу, оскільки базуються на правових нормах, утілені в юридичну форму: їх застосування тягне за собою юридичні наслідки;

3) відображують інформаційно-енергетичні якості права, що надає їм особливої юридичної сили, спрямованої на подолання перешкод, які стоять на шляху задоволення інтересів учасників правовідносин;

4) призводять до настання певних юридично значущих наслідків, конкретних результатів того чи іншого ступеня ефективності або дефективності правового регулювання;

5) забезпечується державою та гарантується заходами владного впливу [4, с. 292–293].

У сфері державного регулювання його інструменти являють собою складне, комплексне поєднання правових засобів, які утворюють цілісні механізми. Тобто, механізми державного регулювання — це взяті у сукупності з метою стимулювання пріоритетних галузей економіки засоби державного регулювання, які мають ієрархічну структуру та утворюють системне регулювання державою певних видів діяльності.

Засоби державної підтримки мають бути законодавчо втілені у програмах економічного і соціального розвитку. Згідно з п. 4 ст. 9 ГК України правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої та зовнішньої політики, у прогнозах і програмах економічного і соціального розвитку України та окремих її регіонів, програмах діяльності Кабінету Міністрів України, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах [5]. Законодавством України, зокрема ГК України і Закону від 23 березня 2000 р. «Про державне прогнозування та розробку програм економічного і соціального розвитку» передбачається здійснення державного планування і прогнозування на декількох рівнях, що дозволяє охопити господарську систему в цілому. По-перше, це загальнодержавний рівень — прогнози і державні програми економічного і соціального розвитку України на короткостроковий період (прогнози і на середньостроковий період). По-друге, планування здійснюється на регіональному рівні — в Автономній Республіці Крим, областях, районах і містах України. По-третє, це галузевий рівень прогнозування і планування, що реалізується через прогнози й програми

розвитку галузей. Згідно зі ст. 1 Закону України від 18 березня 2004 р. «Про державні цільові програми» під державною цільовою програмою розуміється комплекс взаємопов'язаних завдань і заходів, які спрямовані на розв'язання найважливіших проблем розвитку держави, окремих галузей економіки або адміністративно-територіальних одиниць, здійснюються з використанням коштів Державного бюджету України та узгоджені за строками виконання, складом виконавців, ресурсним забезпеченням. Державні цільові програми поділяються на державні програми економічні, наукові, науково-технічні, соціальні, національно-культурні, екологічні, оборонні, правоохоронні (ст. 3). Державні цільові програми можуть бути спрямовані на розв'язання інших проблем, у тому числі регіонального розвитку, що мають державне значення [6].

На сьогодні державна підтримка літакобудівної промисловості здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості», що містить засоби державного стимулювання, до яких застосовуються:

- 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.

Проте положення цього Закону залежно від змін політичного становища країни можуть змінюватися та призупинятися, що негативно позначається на економічній діяльності галузі в цілому. Тому, на нашу думку, оскільки галузь визнано пріоритетною на законодавчому рівні, наступним кроком законодавця у питанні її стимулювання має стати ухвалення широкомасштабної програми економічного розвитку літакобудівної промисловості.

У той же час треба реально усвідомлювати, що всі зусилля України здійснюються в умовах чіткого розподілу і жорсткої монополізації світового ринку. Конкуренти дуже потужні. Виробництво літаків фактично поділено між американською корпорацією Boeing (49 %) і західноєвропейським концерном Airbus Industries (43 %). На авіаційні підприємства всіх інших країн припадає лише 8 % світового виробництва. Зарубіжні експерти вважають, що протягом наступних 20 років світовий парк літаків збільшиться удвічі — з 17 до 35 тис. на загальну вартість 2,6 трлн дол. При цьому сектор регіональних машин (типу українських Ан-38, Ан-140, Ан-70, Ан-74ТК-300, Ан-14) становитиме 16 % ринку.

Основними конкурентами вітчизняних авіавиробників виступають канадська компанія Bombardier, бразильська Embraer і франко-італійська ATR, так що відновлення серійного виробництва українських літаків — дуже складне завдання в умовах жорсткої конкуренції на зовнішніх ринках та глобальної фінансової кризи. При цьому слід ураховувати, що найближчими роками закінчується природний (розрахований на 25–30 років) ресурс експлуа-

тації літаків типу «Ан». Більшість з них було побудовано ще на рубежі 70–80-х років ХХ ст. Тому на сьогодні дуже гостро постає питання їх заміни як в Україні, так і за кордоном. Якщо найближчим часом не будуть поставлені нові моделі «Ан» замість машин, які відпрацювали свій ресурс, то цю нішу може заповнити продукція конкуруючих зарубіжних компаній [7].

Галузь гостро потребує суттєвої державної підтримки, яка є необхідним чинником підтримання конкурентоздатності вітчизняного виробника в умовах сталої світової тенденції до державного субсидіювання провідних літаковиробників світу. Літакобудівна промисловість унаслідок своїх специфічних особливостей не може існувати без державної підтримки. Майже всі засоби підтримки галузі законодавець застосовує у сфері оподаткування. Проте, аби бути успішним конкурентом на світовому ринку, названі заходи є недостатньо ефективними. Державна підтримка мусить мати систематичний характер і першим кроком у законодавчих зусиллях повинне стати створення ефективного нормативно-правового забезпечення галузі.

Так, субсидіювання може розглядатися як один із засобів державної підтримки. Унаслідок субсидіювання галузь може отримати більш сприятливі умови, але необхідно правильно визначити, а також встановити оптимальний рівень і строки дії програм субсидіювання.

Дешеві кредити — ще один із способів державної підтримки, який здійснюється за рахунок здешевлення кредитів. Вимоги до інвестиційних проектів мають бути досить жорсткими: максимальна ефективність використання бюджетних коштів; ефективність проекту (обсяг прибутку, строк окупності, надходження платежів до бюджету, створення нових робочих місць); наявність висновку комплексної державної експертизи інвестиційного проекту.

Треба розглянути досвід державної підтримки інших країн авіавиробників. Наприклад, в США існують такі види підтримки: країна надає державну підтримку на всіх рівнях виконавчої влади: у вигляді федеральних і місцевих субсидій, а також субсидій окремих штатів. Також підтримку надає Eximbank США. Одним з найбільших бенефіціаріїв є компанія Boeing. Отримані субсидії оцінюються в 23,7 млрд дол. за останні 20 років. Boeing отримує такі субсидії:

– у штаті Іллінойс заходи щодо стимулювання авіабудування включають податкові пільги та допомогу при транспортуванні виробничих вантажів американських виробників цивільних літаків;

– НАСА та Міністерство оборони надають власні ресурси для американських виробників цивільних літаків на умовах більш вигідних, ніж ті, що існують на ринку.

Американські виробники цивільних літаків беруть участь у дослідницьких програмах, що фінансуються урядом США. У рамках цих програм вони отримують права на використання результатів цих досліджень, зокрема тих, що вже отримали патентний захист, а також ноу-хау.

Американським виробникам цивільних літаків надаються додаткове обладнання і послуги працівників НАСА та Міністерства оборони на умовах більш вигідних, ніж ті, що існують на ринку. Американським виробникам великих цивільних літаків надається дослідне і тестове устаткування, що належить урядові Сполучених Штатів.

Ціна контрактів НАСА та Департаменту оборони з американськими виробниками великих цивільних літаків, як правило, є вищою за ринкову.

Також субсидії надаються Міністерством торгівлі США та Міністерством праці. Міністерство торгівлі надає субсидії в рамках Програми передових технологій, що включають субсидії американським виробникам великих цивільних літаків у рамках цієї програми або надання права на використання науково-конструкторських результатів, що створюються в межах Програми, включаючи одержання прав на патенти і винятковий або більш ранній доступ до бази даних, ноу-хау та інших знань, отриманих у перебігу досліджень, профінансованих державою. Міністерство праці надає субсидії в рамках ініціативної програми аерокосмічної промисловості через фінансування Edmond Community College для підготування працівників аерокосмічної промисловості, пов'язаних з Боїнгом-787.

Існують й федеральні податкові пільги, які передбачають особливі податкові умови для компаній, що експортують свою продукцію. Субсидії Боїнгу від федеральних дослідницьких програм оцінюються в 16,6 млрд дол. за останні 20 років. Податкові пільги Боїнгу за період 1989–2006 років склали 2.2 млрд дол. За рахунок коштів бюджетів окремих штатів також надаються субсидії літакобудівним компаніям. Так, зокрема штат Вашингтон надав 4 млрд дол., а штат Канзас — 900 млн дол.

У свою чергу Exim-bank США займається пільговим кредитуванням та забезпеченням гарантій для виробників експортної продукції. Також Exim-bank США здійснює страхування експортерів, що покриває їх потенційні комерційні та політичні ризики.

Серед країн — активних експортерів літакобудівної продукції Бразилія посідає значне місце у світовій торгівлі. Відповідно слід зазначити, що у Бразилії діють дві програми державної підтримки літакобудівного експорту:

1) BNDES-Exim — кредитні програми Бразильського національного банку економічного і соціального розвитку. Програмою BNDES Exim передбачено підтримку виробництва за рахунок фінансування на етапі виробництва товарів і послуг, призначених для експорту. Для великих компаній у кредит надається до 100 % суми, необхідної для фінансування, на строк 6–18 місяців за ставкою не менш LIBOR. Для малих і середніх компаній, які є невід'ємною частиною виробничого ланцюжка бразильської авіаційної промисловості, існують спеціальні умови кредитування зі строком погашення від 12 до 30 місяців. При кредитуванні на строк понад 12 місяців малим і середнім підприємствам надається до 100 % від необхідної суми фінансування, а великим — до 75 %;



2) PROEX — програма фінансування експорту Бразилії.

BNDES Exim підтримка продажів передбачає підтримку міжнародної купівлі-продажу товарів і послуг, вироблених або наданих малими та середніми компаніями, які є невід'ємною частиною виробничого ланцюжка бразильської авіаційної промисловості, в рамках механізму фінансування експортера, або надання кредиту покупцям. Максимальний строк кредиту — до 12 місяців за ставкою не менш LIBOR.

У свою чергу Євросоюз забезпечує підтримку Airbus у вигляді зворотних інвестицій на розроблення літаків та інвестицій у НДДКР (науково-дослідницькі і дослідницько-конструкторські роботи). Експортно-імпортні агентства деяких країн ЄС також надають Airbus підтримку, подібну підтримці, що надається Ексімбанку Бразилії та США. Підтримка у вигляді зворотних інвестицій на розроблення літаків здійснюється на умовах роялті. Ці інвестиції передбачають виплату відсотків Євросоюзу за кожен проданий літак протягом усього життєвого циклу моделі. Ці інвестиції не можуть перевищувати 33 % від загальної вартості розробки. Airbus також отримує субсидії за особливою Рамковою програмою Євросоюзу (FP6). Програма створена для фінансування науково-дослідницьких робіт у Євросоюзі і є етапом створення єдиного наукового простору Євросоюзу. За цією програмою кошти інвестуються у НДДКР в обсязі, що не перевищує 50 % витрат. Експортно-імпортні агентства Великої Британії (ECDG), Франції (COFACE), Іспанії (CESCE) та Німеччини (Hermes) пропонують кредитні гарантії і кредити на вигідних умовах для покупців Airbus, такі як: страхування дебіторської заборгованості; фінансування експорту; банківські гарантії (поділ ризиків з банком — агентом експортера) [8].

**Висновки.** З метою стимулювання розвитку авіапромислової галузі Україні слід активно запозичувати світовий досвід країн авіавиробників. Так, у США виробникам великих цивільних літаків надається дослідне і тестове устаткування, що належить урядові Сполучених Штатів. Виробники цивільних літаків беруть участь у дослідницьких програмах, що фінансуються урядом США. У рамках цих програм вони отримують платежі і права на використання результатів цих програм, таких як патенти і комерційні таємниці. Україна, як і Бразилія, може створити спеціальні умови кредитування для авіавиробників або державний банк може надавати кредит покупцям літаків. Україна також може забезпечити підтримку у вигляді зворотних інвестицій на розроблення літаків, як це робить Євросоюз.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Задихайло, Д. В. Правовий господарський порядок в Україні: десятирічний досвід конституційно-правового забезпечення [Текст] / Д. В. Задихайло // Вісн. Акад. правов. наук України. — 2007. — № 3 (46). — С. 143–153.

2. Таран, Л. В. Специальный правовой режим предпринимательской деятельности в свободных экономических зонах Украины (комплексное исследование) [Текст] / Л. В. Таран. — Х. : СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2004. — 256 с.
3. Шундигов, К. В. Цели и средства в праве (общетеоретический аспект) [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 / К. В. Шундигов. — Саратов, 1999. — 18 с.
4. Общая теория государства и права [Текст] : акад. курс в 3 т. — Изд. 2-е, перераб. и доп. / отв. ред. М. Н. Марченко. — М. : ИКД «Зерцало — М», 2002. — 528 с.
5. Господарський кодекс України: затверджений Законом України від 16 січня 2003 р. № 436-ВР [Текст] // Офіц. вісн. України. — 2003. — № 11. — Ст. 462.
6. Про державні цільові програми : Закон України від 18 березня 2004 р., № 1621-ВР [Текст] // Відом. Верхов. Ради України. — 2004. — № 25. — Ст. 352.
7. <http://www.slavic-europe.eu/index.php/comments/39-sng-comments/7262-2010-05-18-01-24-01-> Джерело — Інтернет.
8. Мировые практики господдержки: <http://www.aex.ru/docs/3/2010/10/4/1173/> — Джерело — Інтернет.

## СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕЖИМ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В САМОЛЕТОСТРОЕНИИ: УКРАИНСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

*Бронова Ю. Г.*

*Посвящено актуальній проблемі стимулювання розвитку авіапромисленості України. Розглянуті засоби державної підтримки самолітастроєння. Розкрито сутність основних господарсько-правових засобів стимулювання деяких іноземних компаній авіапродуцентів.*

**Ключевые слова:** *специальный режим хозяйствования, государственное регулирование хозяйственных отношений, организационно-хозяйственные средства стимулирования самолетостроения.*

## SPECIAL REGIMES MENAGE IN AIRCRAFT: UKRAINIAN AND FOREIGN EXPERIENCE

*Bronova Y. G.*

*Article is devoted to an extremely urgent problem stimulating the development of aircraft industry of Ukraine. Considered measures of state support of aircraft. Reveals the essence of the main economic — legal means to promote some foreign companies airline manufacturers.*

**Key words:** *special regime of management, government regulation of economic relations, organizational — economic means of stimulating and aircraft.*