

УДК 346. 12: 629. 7

СУЧАСНИЙ СТАН ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЛІТАКОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Ю. Г. Бронова, здобувачка

*Національний університет «Юридична академія України
імені Ярослава Мудрого»*

Присвячено питанням правового забезпечення функціонування літакобудівної галузі, проблемам удосконалення законодавства. Розглянуто низку нормативно-правових актів, окремі заходи державної підтримки галузі. Звернено увагу на необхідність прийняття нової Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України, оскільки дія аналогічної програми закінчилася у 2010 р. Проаналізовано питання правової доцільності об'єднання літакобудівних підприємств у формі концерну.

Ключові слова: літакобудування, спеціальний режим господарювання, державне програмування, господарсько-правові засоби, інноваційний проект, концерн.

Актуальність проблеми. 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.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що незважаючи на суспільно-економічну важливість даної теми, вона досліджена не достатньо, не отримала будь-якого ґрунтовного вивчення в юридичній літературі. На даний час не існує жодного комплексного монографічного дослідження, в якому б повною мірою було здійснено аналіз чинного законодавства України у сфері літакобудування, визначено його недоліки та запропоновані шляхи їх усунення. Дійсно, окремі напрями промислової політики, зокрема суднобудування, виробництва виробів з дорогоцінного каміння та дорогоцінних металів, в електроенергетичній галузі розглянуто в монографічних дослідженнях К. Письменної [1], К. Єфремової [2], О. Битяка [3], які можуть бути використані в методологічному контексті. Разом з тим утворилася прогалина в господарсько-правових дослідженнях, яку і необхідно заповнити.

Виклад основного матеріалу. У той же час законодавець усвідомлює стратегічну важливість літакобудування для долі національної економіки і тому не випадково, що згідно із Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності» одними із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2011–2021 роки є авіабудування [4]. Також у Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 р. до пріоритетних галузей та виробництв, які визначатимуть підвищення рівня наукоємності і технологічності машинобудування названо авіаційну техніку [5]. Крім того, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. № 1734 «Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» [6], до таких віднесено низку літакобудівних підприємств, а саме: ВАТ «Мотор Січ» (м. Запоріжжя), Харківське державне авіаційне підприємство орденів Жовтневої Революції та Трудового Червоного Прапора, Казенне підприємство «Харківське конструкторське бюро з двигунобудування», Південний державний проектно-конструкторський науково-дослідний інститут авіаційної промисловості «ПівдендіпроНД/Авіапром», (м. Харків), Державне підприємство «Авіаційний науково-технічний комплекс імені О. К. Антонова»,

Київський державний авіаційний завод «Авіант» ДАХК «Артем», Державне підприємство «Завод 410 ЦА», ВАТ «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології».

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» [7]. Спочатку назва цього Закону звучала так: «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні», але у січні 2010 р. назву було змінено. Також було змінено декілька статей цього Закону. Так, у початковому вигляді у ст. 2 був лише перелік підприємств, до яких застосовується цей Закон. В редакції нового Закону є чіткі критерії, яким мають відповідати підприємства літакобудівної промисловості:

- по-перше, цей Закон застосовується до юридичних осіб – резидентів України, які здійснюють діяльність у галузі літакобудівної промисловості, та

згідно із законом мають відповідні ліцензії, а також відповідні сертифікати на право розроблення або виробництва, або ремонту, або переобладнання, або модифікації, або технічного обслуговування авіаційної техніки та авіаційних двигунів;

– по-друге, підприємства мають відповідати хоча б двом з таких критеріїв:

а) здійснюють розроблення авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництво авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонт авіаційної техніки та авіаційних двигунів;

б) виконують державне або оборонне замовлення на розроблення авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництво авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонт авіаційної техніки та авіаційних двигунів;

в) забезпечують виконання Україною міжнародних зобов'язань з реалізації міжнародних контрактів з розроблення авіаційної техніки та авіаційних двигунів, постачання авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництва авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонту авіаційної техніки та авіаційних двигунів.

У ст. 3 також відбулися зміни. У первісному вигляді Закону було введено для підприємств літакобудівної промисловості на період з 1 січня 2002 р. до 1 січня 2007 р. такі заходи державної підтримки: для підприємств (які зазначені у цьому Законі) суми авансових платежів та попередньої оплати за контрактами підприємств літакобудівної промисловості, отримані від замовників продукції (послуг), зараховуються на окремі рахунки цих підприємств та використовуються лише за цільовим призначенням відповідно до контрактних зобов'язань зазначених підприємств. Ці суми включаються до складу валових доходів таких підприємств з метою визначення прибутку, що підлягає оподаткуванню відповідно до Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств», у момент здавання продукції (послуг) замовнику, а витрати літакобудівних підприємств, здійснені ними в рахунок авансових платежів та попередньої оплати відповідно до їх цільового призначення, включаються до складу валових витрат з метою визначення прибутку, що підлягає оподаткуванню в податковому періоді, на який припадає дата збільшення валових доходів на суму зазначених платежів.

У ст. 3 нової версії Закону тимчасово, до 1 січня 2016 р., з метою створення належних умов для забезпечення виконання Україною зобов'язань, передбачених міжнародними договорами (угодами) України, до суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію норм ст. 2 цього Закону, застосовуються особливості сплати ввізного мита щодо товарів за кодами Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності згідно з нормами п. «р» ст. 19 Закону України «Про Єдиний митний тариф» [8], особливості здійснення розрахунків в іноземній валюті згідно з нормами ст. 6 Закону України «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті» [9], а також особливості

сплати земельного податку, податку на додану вартість, податку на прибуток підприємств, установлені відповідними податковими законами.

Слід зазначити, що законодавець у Законі України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [7] розгорнуто та докладно визначає чіткі критерії для підприємств, які здійснюють діяльність у галузі літакобудівної промисловості, до яких застосовується цей Закон.

Також можна побачити, що ст. 3 законодавець доповнив додатковими заходами державної підтримки, такими як:

- 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.

На жаль, майже всі засоби підтримки галузі законодавець застосовує у сфері оподаткування. Проте для того, аби бути успішним конкурентом на світовому ринку, названі заходи важливі, але їх не завжди достатньо. Державна підтримка мусить мати систематичний характер і першим кроком у законодавчих зусиллях має стати створення ефективного комплексного і повного нормативно-правового забезпечення галузі, комплексної програми.

Треба зауважити, що сьогодні виникла нагальна потреба у прийнятті нової Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України, оскільки дія аналогічної програми закінчилася у 2010 р.

Слід зазначити, що у ГК України закладено механізм реалізації державою економічної політики. Так, згідно з п. 1 ст. 9 ГК України [10] 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 та соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах. У подальшому економічна політика реалізується шляхом використання різноманітних господарсько-правових засобів і механізмів, основні серед яких перелічені в ст. 12 ГК України [11]. Тобто, законодавець закріпив системний принцип реалізації державної економічної політики, ключовими ланками якої є: перше – обрання стратегії і тактики її проведення; друге – здійснення планування і прогнозування; третє – визначення конкретних правових засобів і механізмів досягнення поставлених завдань. Іншими словами, економічна політика держави має проводитися відповідно до такої базової моделі, яка поєднує «інтереси – мету – завдання (функції) – засоби».

На нашу 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 найбільш 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.

У свій час на виконання Указу Президента України постановою Кабінету Міністрів України було затверджено Державну комплексну програму розвитку авіаційної промисловості України до 2010 р., стратегічною метою якої були реалізація державної політики щодо розвитку авіаційної промисловості України, концентрація фінансових, матеріально-технічних та інших ресурсів, виробничого та наукового потенціалу галузі, координація діяльності органів влади, підприємств, установ і організацій для розв'язання найважливіших проблем галузі.

Як зазначається у Рішенні РНБО України «Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування» [12] Рада національної безпеки і оборони України констатує, що в результаті невиконання у 2005–2007 рр. Кабінетом Міністрів України значної частини завдань, передбачених Указом Президента України від 27 травня 2005 р. № 85 «Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі» [13], ситуація як навколо Державного авіабудівного концерну «Авіація України», так і в цілому в авіабудівній галузі держави продовжує погіршуватися. З огляду на зниження науково-технічного та технологічного потенціалу галузі, наростаюче науково-технологічне відставання України у цій сфері від розвинених держав, неефективність механізмів стимулювання інноваційної діяльності, низьку конкурентоспроможність продукції галузі посилюються загрози національним інтересам і безпеці держави. Кабінет Міністрів України не забезпечив належне виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 р., насамперед реалізації її головного завдання – зростання виробництва та продажу української

авіаційної техніки. За 2002–2007 роки зазначену Державну програму профінансовано з Державного бюджету України лише на 19,8 %, окрему бюджетну програму щодо державної підтримки літакобудування через механізм здешевлення кредитів було введено лише з 2007 р. Це призвело до фактичного зупинення серійного виробництва літаків, відставання авіабудівної галузі від світового рівня в науково-дослідній, проектній та виробничій сферах, скорочення кількості висококваліфікованих фахівців у цій галузі.

РНБО України, зокрема, вважає, що дестабілізуючим чинником у галузі є неефективне управління об'єктами державної власності авіабудівної галузі з боку колишнього Міністерства промислової політики України. Утворений з метою об'єднання розробників і виробників авіаційної техніки в єдиний комплекс із централізованим управлінням Державний авіабудівний концерн «Авіація України» не має реальних важелів впливу на підприємства-учасників концерну, іноді зустрічає протидію з боку окремих учасників концерну щодо реалізації покладених на концерн завдань. Це призвело до низької ефективності використання бюджетних коштів та коштів, одержаних від виробничої, комерційної, торговельної та іншої господарської діяльності підприємствами-учасниками концерну, а також зриву виконання зовнішньоекономічних контрактів із виробництва та постачання до іноземних держав літаків, комплектуєчих до них та іншого обладнання, що завдає шкоди авторитету України на міжнародних ринках авіаційної техніки [12].

З метою подолання кризового становища в авіаційному секторі України потрібно створювати сприятливі умови для вітчизняного суб'єкта господарювання, активізуючи світовий досвід інтегрування компаній авіаційної галузі в єдину систему. Перші спроби кардинально змінити систему авіапрому були зроблені у 2005 р. Було створено державну літакобудівну корпорацію «Національне об'єднання “Антонов”». Ця перша хвиля реформ виявилася невдалою, корпорація так і не виявила себе. Така форма інтеграції могла дати змогу залучати нових учасників у перспективні програми, причому не примусово, а на основі їхньої економічної зацікавленості.

Наступним кроком у переформуванні авіапрому стало створення у 2007 р. державного авіабудівного концерну «Авіація України». Концерн – структура більш жорстка з інтеграції та управлінської вертикалі, має значно більше повноважень щодо управління підприємствами, які входять до його складу. Створення концерну «Авіація України» фактично призвело до припинення серійного виробництва літаків. Через системні помилки та непрофесійність виконавців раціональна ідея інтеграції авіапідприємств дала цілком протилежний результат. Концерн створили механічним шляхом. Усупереч міжнародному досвіду і здоровому глузду разом з літакобудівними підприємствами в концерн включили приладо- і двигунобудівні конструкторські бюро та заводи. Далі у жовтні 2008 р., державний авіабудівний концерн «Авіація Укра-

їни» перейменовують у Державний авіабудівний концерн «Антонов». При створенні нового концерну не просто сталося кількісне скорочення числа підприємств, що входили до нього (з десяти до чотирьох), а й було здійснено якісну зміну складу об'єднання. Тепер концерн «Антонов» об'єднує тільки АНТК, серійні авіазаводи («Авіант» і ХДАВП) та 410-й авіаремонтний завод.

Багато питань, пов'язаних з літакобудівною діяльністю, вирішуються на підзаконному рівні. На цей час значний обсяг у законодавстві в цієї галузі припадає саме на підзаконні нормативно-правові акти. Зокрема, були прийняті Розпорядження Кабінету Міністрів України «Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р.» [14], Розпорядження Президента України «Про програму розвитку авіаційної промисловості України» [15], постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо розвитку авіаційної промисловості» [16], розпорядження Президента України «Про додаткові заходи щодо розвитку авіаційної промисловості України» [17], «Про заходи щодо стимулювання розвитку літакобудування в Україні» [18], Указ Президента України «Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі» [19].

Висновки. 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 ефективно-го механізму здешевлення таких ресурсів.

Залишається дискусійним питання з приводу форми об'єднання літакобудівних підприємств галузі саме в державний концерн. З одного боку така форма дозволяє провадити спільну економічну політику на ринках, а з другого – продукує суперечність інтересів окремих суб'єктів – державних підприємств. Тому питання правової форми концентрації капіталу в галузі залишається відкритим і дискутується в діапазоні від державної холдингової компанії до корпорації як виробничого об'єднання державних підприємств.

Окремим питанням, що підлягає термінового вирішення, є зміст та саме функціонування організаційно-правових відносин між об'єднанням (концерном) та Міністерством економічного розвитку і торгівлі України. На нашу думку, в системі Кабінету Міністрів повинно бути створено окремий орган (міністерство), предметом відання якого має бути оборонно-промисловий комплекс, а краще ракето- та літакобудування. У цьому разі можна конструювати необхідний обсяг організаційно-господарських повноважень, що був би достатнім для забезпечення стимулювання розвитку галузі. В іншому випадку відповідний галузевий суб'єкт організаційно-господарської компетенції в державі фактично відсутній.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пісьменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / К. С. Пісьменна. – Х. : Фінн, 2009. – 184 с.
2. Єфремова К. В. Особливості правового регулювання господарської діяльності на ринку виробів із дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Х., 2009. – 21 с.
3. Битяк О. Ю. Господарсько-правове забезпечення енергетичної політики держави та особливості окремих її напрямів / О. Ю. Битяк // Вісн. Акад. правов. наук України. – 2009. – № 2 (57). – 275 с.
4. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності: Закон України від 08.09.2011 р., № 3715-VI // Офіц. вісн. України – 2011. – № 77. – С.14
5. Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року // Офіц. вісн. України. – 2008. – № 53. – Ст. 1781.
6. Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави // Офіц. вісн. України – 2005. – № 52. – Т. 1 – С. 274.
7. Про розвиток літакобудівної промисловості // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.
8. Про Єдиний митний тариф [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2097-12>.
9. Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z018500.html.
10. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436-iv. – Ст. 9 п. 1.
11. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України – 2003. – № 436-iv. – Ст. 12.
12. Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування // Офіц. вісн. України. – 2008. – № 48. С. 19. – Ст. 1558.
13. Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі // Офіц. вісн. України. – 2005. – № 22. – Ст. 1189.
14. Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р. // Офіц. вісн. України. – 2009. – № 1. – Ст. 19.
15. Про програму розвитку авіаційної промисловості України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=-110%2F92-%F0%EF>.
16. Про заходи щодо розвитку авіаційної промисловості [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/53-94-%EF>.
17. Про додаткові заходи щодо розвитку авіаційної промисловості України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/15/94-%F0%EF>.
18. Про заходи щодо стимулювання розвитку літакобудування в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/447/99-%D1%80%D0%BF>.
19. Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі // Офіц. вісн. України. – 2005. – № 22. – Ст. 1189.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

Бронова Ю. Г.

Посвящено вопросам правового обеспечения функционирования самолетостроительной отрасли, проблемам совершенствования законодательства. Обращено внимание на необходимость принятия новой государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины, учитывая, что срок действия предыдущей истек в 2011 г. Проанализированы также вопросы правовой целесообразности объединения авиационных предприятий именно в форме концерна.

Ключевые слова: самолетостроение, специальный режим хозяйствования, государственное программирование, хозяйственно-правовой инновационный проект, концерн.

THE CURRENT STATE OF ECONOMIC AND LEGAL SUPPORT AIRCRAFT DEVELOPMENT IN UKRAINE

Bronova Y. G.

Article is devoted to problems of development legislation in sphere aircraft industry. The auditor draws attention to the fact of absent state program development aircraft industry.

Keywords: aircraft, a special regime of management, public programming, economic –legal innovation project, the company.

УДК 346.543

СУЧАСНИЙ СТАН ЗАКОНОДАВЧОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДНОСИН КОМЕРЦІЙНОЇ КОНЦЕСІЇ

О. В. Гладка, здобувачка

Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

Розглянуто особливості застосування франчайзингу в Україні. Досліджено інвестиційний характер договору франчайзингу. Обґрунтовано необхідність