УДК 346.12:629.7

ФОРМУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО МЕХАНІЗМУ ЛІТАКОБУДІВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

***Ю. Г. Бронова**, здобувачка*
Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

Присвячено проблемам господарсько-правового забезпечення літакобудування в України та проблемі стимулювання його розвитку. Розглянуто заходи державної підтримки літакобудування. Поставлено питання про створення або виділення спеціального органу державного управління цією галуззю промисловості та забезпечення його організаційно-господарського впливу алгоритмом державної програми розвитку національного літакобудування.

***Ключові слова**: літакобудування, розвиток літакобудівної промисловості, державна підтримка літакобудування, господарсько-правове забезпечення літакобудівної діяльності, спеціальний режим господарювання.*

Постановка проблеми. З прийняттям у 1991 р. Декларації про державний суверенітет України [1] відкрився новий шанс Української держави до розбудови власної національної економіки на сучасних високотехнологічних засадах. Цілком природно, що у змісті Декларації як документа політико-юридичного значення окреме місце приділене розбудові саме національної економічної системи.

Економічні та соціальні умови в нашій країні стрімко змінюються під впливом глобалізації, і це вимагає здійснення відповідних структурних змін в економіці. Слід ураховувати, що вступ України до СОТ відкрив вітчизняний ринок для товарів зарубіжних виробників, що суттєво вплинуло на внутрішній ринок товарів та послуг, поставило відповідні завдання у сфері конкурентної політики перед національними суб'єктами господарювання. Все це ставить цілком нові, високі вимоги, в тому числі й до роботи української літакобудівної промисловості, машинобудування в цілому.

Літакобудування з радянських часів було однією з передових галузей економіки УРСР і давало надії на стрімкий розвиток у майбутньому. Україна, як відомо, за своїм потенціалом авіаційної промисловості входить до семи держав світу, які мають повний цикл розроблення, виробництва та експлуатації авіаційної техніки і посідає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації. Результати досліджень потенціалу підприємств авіаційної промисловості свідчать про цілком можливе збільшення обсягів розроблення та виробництва авіаційної техніки, зокрема, за такими напрямами, як літакобудування (регіональні па-

© Бронова Ю. Г., 2011

сажирські та транспортні літаки), авіаційне двигунобудування, авіаційне агрегатобудування, бортове радіоелектронне обладнання, орієнтоване на використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостереження, надлегкі та легкі літальні апарати.

Літакобудівна промисловість належить до високотехнологічних галузей національної економіки. Її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і відповідно справляє істотний вплив на модернізацію економіки в цілому. Рівень розвитку літакобудування як галузі промисловості, що інтегрує в своїй продукції результати діяльності суміжних галузей національної економіки, є для будь-якої країни показником її науково-технічного розвитку і промислового потенціалу.

Сьогодні авіаційна промисловість залишається стратегічно важливою для України і є одною з базових галузей економіки. Закон України від 16 січня 2003 р. № 433 «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» визначає в ст. 7 [2] такі стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні на 2003–2013 рр., як виробництво літальних апаратів, а в ст. 8 [3] – середньострокові пріоритетні напрями інноваційної діяльності – виробництво авіаційної техніки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що проблемі господарського-правового забезпечення функціонування літакобудування в галузевій літературі фактично не приділено уваги. У той же час можно використати методологічні підходи, напрацьовані стосовно інших галузей економіки, особливостей і завдань їх господарсько-правового забезпечення. Зокрема, такими є роботи К. Письменної щодо суднобудівної галузі [4], О. Битяка стосовно електроенергетичної галузі [5], К. Ефремової щодо ринку виробів з дорогоцінних металів та дорогоцінного каміння [6] тощо.

Однак оптимізація господарсько-правових відносин у літакобудівній сфері певною мірою залишається прогалиною в господарсько-правовій науці, незважаючи на наявність цілеспрямованих зусиль законодавця у цьому напрямі.

Формулювання цілей. Особливості господарсько-правового регулювання економічних відносин у сфері літакобудування в контексті його завдань в умовах глобальної та інноваційної економіки є завданням цієї статті.

Виклад основного матеріалу. Авіаційна промисловість нараховує 39 підприємств, конструкторських бюро, наукових установ і організацій різних форм власності та призначення, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробувати, серійно виготовляти літальні апарати із замкнутим циклом, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки, готувати персонал для роботи в авіаційній промисловості, де на теперішній час працюють понад 60 тис. осіб. Номенклатура продукції, яка може бути виготовлена літакобудівним комплексом України, різноманітна. Для України важливим є створення сучасної економіки, яка базується на ринкових механізмах і державному регулю-

ванні, що в економічних країнах є найважливішим інструментом національної економіки.

Однак останніми роками авіаційна промисловість України опинилась у важкому фінансовому стані. Разом з тим вона поки що зберігає свій базовий науково-технічний і виробничий потенціал, який дозволив створити і сертифікувати низку зразків цивільної авіаційної техніки, що не поступаються світовим аналогам. У той же час слід констатувати той факт, що на внутрішній ринок України активно вторгаються іноземні виробники авіаційної техніки та лізінгодавці, авіаційні – компанії авіаперевізники, незважаючи на наявність конкурентоспроможних повітряних суден вітчизняного виробництва нового покоління. Недостатньо здійснюється експорт цивільних літаків.

Основною причиною ситуації, що склалася, є відсутність чіткої державної стратегії розвитку літакобудування, забезпечення системою господарсько-правових засобів спеціального режиму господарювання в галузі, що в свою чергу забезпечило б фінансування авіаційної діяльності в поєднанні з ефективним державним регулюванням. Для України на сьогодні дуже важливою є проблема державної підтримки літакобудування. Держава використовує певний комплекс економіко-правових інструментів, за допомогою яких вона може безпосередньо впливати на сукупний попит та реальні обсяги виробництва, зайнятість та цінову кон'юнктуру. Економісти здатні прогнозувати майбутній розвиток економіки та наслідки економічної політики, а останні повинні втілювати в життя поради економічних експертів і активно використовувати інструменти промислової, зовнішньоекономічної, інвестиційної, бюджетно-податкової, грошово-кредитної та інших видів політики держави. Це особливо актуально в період кризових виявів.

Так, невипадково в роботі К. Письменної, яка досліджує проблеми господарсько-правового забезпечення суднобудівної та судноремонтної діяльності в Україні, значну увагу приділено саме проблематиці програмної діяльності держави в промислової сфері.

Зокрема, К. Письменна пропонує прийняти окремий нормативно-правовий акт, який би визначив основи державної економічної політики у сфері морської діяльності в цілому: прийняття довгострокових та короткострокових програм, які змінюються залежно від геополітичних умов, військово-політичного, соціально-економічного стану країни та її окремих регіонів; створення підгалузевих програм економічного розвитку суднобудівної промисловості; створення державної програми економічного розвитку суднобудівної промисловості як базового документа у системі нормативно-правових актів, що регулюють розвиток суднобудівної промисловості в цілому; створення державних програм підтримки окремих галузей суднобудівної промисловості (стимулювання суднобудування, судноремонту, приладобудування та суднового машинобудування), а також підгалузевих програм розвитку найбільш конкурентоз-

датних видів виробництв. Ці програми мають стати спеціальними відносно базової.

Слід зазначити, що названі пропозиції є цілком актуальними й для літакобудівної промисловості.

Згідно зі ст. 9 ГК України [7] основні напрями економічної політики держави реалізуються шляхом прийняття програм економічного розвитку. Промислова політика держави за ст.10 ГК України [8] розкривається через включення до програм довгострокового розвитку економіки напрямів структурної перебудови матеріального виробництва з орієнтацією на сучасні досягнення науково-технічного прогресу. Державні цільові програми, безперечно, є одним з важливих засобів та форм реалізації промислової політики. Так, цільові програми відповідно до ст. 1 Закону України «Про державні цільові програми» [9] – це комплекс взаємопов'язаних завдань і заходів, які спрямовані на розв'язання найважливіших проблем розвитку держави, окремих галузей економіки. Державні цільові програми поділяються на загальнодержавні програми економічного, науково-технічного, соціального розвитку тощо. За ст. 2 цього Закону [10] метою розроблення державних цільових програм є сприяння реалізації державної політики на пріоритетних напрямах розвитку держави, окремих галузей економіки, забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних та інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалів.

Господарське законодавство України, зокрема ГК, встановлює основні інструменти впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, головним з яких є формування стратегії і тактики економічної політики держави. Відповідно правовий механізм реалізації цієї політики утворює законодавство України, що регламентує діяльність з розроблення прогнозів та програм економічного розвитку. 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. Складовою частиною системи державного регулювання економічного та соціального розвитку країни є розроблення прогнозних та програмних документів. 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 економічного розвитку літакобудування як генерального нормативно-правового акта, що визначає основні напрями стимулювання галузі взагалі, зокрема літакобудування; підгалузеві програми, що приймаються з метою стимулювання найбільш перспективних видів виробництва у галузях літакобудівної промисловості. Законодавчим втіленням промислової політики має стати прогнозне та про-

грамне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер. Це дозволить обрати найбільш дієві засоби стимулювання для кожної підгалузі окремо з урахуванням її особливостей. Обов'язковою методичною умовою формування та прийняття галузевих програм є їх узгодження і координація зі змістом програм інноваційного, інвестиційного розвитку, а також програм розвитку промисловості та транспорту.

У п. 1 ст. 238 ГК [11] інноваційну політику визначено як невід'ємну складову інвестиційної та структурно–галузевої політики.

Стаття 3 Закону України «Про інвестиційну діяльність» [12] визначає інноваційну діяльність як одну з форм інвестиційної діяльності, здійснюваної з метою впровадження досягнень науково-технічного прогресу у виробництво і соціальну сферу, що включає:

– випуск і поширення принципово нових видів техніки та технологій;
– прогресивні міжгалузеві структурні зміни;
– реалізацію довгострокових науково-технічних програм з тривалим строком окупності витрат;
– фінансування фундаментальних досліджень для здійснення якісних змін у стані продуктивних сил;
– розроблення і впровадження нової, ресурсозберігаючої технології, призначеної для поліпшення соціального і екологічного становища.

Тільки послідовна інноваційно–інвестиційна політика держави може дозволити вітчизняному літакобудуванню стати гідним конкурентом для іноземних літакобудівних підприємств.

Так, згідно зі ст. 1 Закону України від 4 липня 2002 р. № 40–1V «Про інноваційну діяльність» [13] інноваційна діяльність – це діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень, розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг. Але інноваційна діяльність потребує регулювання і підтримки з боку держави.

Відповідно до ст. 6 цього Закону [14], державне регулювання інноваційної діяльності здійснюється шляхом:

– визначення і підтримки пріоритетних напрямів інноваційної діяльності державного, галузевого і регіонального рівнів;
– формування і реалізація державних, галузевих, регіональних і місцевих інноваційних програм;
– створення нормативно-правової бази та економічних механізмів для підтримки і стимулювання інноваційної діяльності;
– захисту прав суб'єктів інноваційної діяльності;
– фінансової підтримки інноваційних проектів;
– стимулювання комерційних банків та інших фінансово-кредитних установ, що кредитують виконання інноваційних проектів;

– встановлення пільгового оподаткування суб'єктів інноваційної діяльності;

– підтримки функціонування і розвитку сучасної інноваційної інфраструктури.

Разом з тим з метою створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічного потенціалів, модернізації авіаційних підприємств, активізації інвестиційної діяльності ще у 2001 р. було прийнято Закон України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» [15], який справив певний вплив на розвиток національного літакобудування. У 2010 р. законодавець відновив дію спеціального режиму господарювання в літакобудівній галузі прийняттям Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості в Україні» [16]. Таким чином, за останні десять років в Україні накопичено певний досвід реалізації галузевої промислової політики, зокрема в авіаційній галузі, що потребує спеціального вивчення господарсько-правовою наукою в контексті відповідності та ефективності застосованих господарсько-правових заходів стимулювання виробничої діяльності в названій сфері. Цим Законом передбачено визнати літакобудування пріоритетною галуззю економіки України і віднести науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи зі створення нової авіаційної техніки до категорії критичних технологій. Крім того, Законом упроваджено такі заходи державної підтримки літакобудівної промисловості:

1) суми авансових платежів та попередньої оплати за контрактами підприємств літакобудівної промисловості, отримані від замовників продукції, зараховують на окремі рахунки цих підприємств та використовують лише за цільовим призначенням відповідно до контрактних зобов'язань зазначених підприємств;

2) підприємства до 1 січня 2016 р. звільняються від сплати ввізного мита за ввезення на митну територію України матеріалів, комплектуючих виробів і обладнання, що використовуються для потреб розроблення та виробництва авіаційної техніки;

3) підприємства до 1 січня 2016 р. звільняються від сплати податку на землю;

4) підприємства до 1 січня 2016 р. звільняються від оподаткування операцій із ввезення на митну територію України матеріалів, комплектуючих виробів і обладнання, що використовується для потреб розроблення та виробництва продукції авіаційної промисловості. Операції з продажу продукції, яка вироблена підприємствами літакобудівників за кошти державного бюджету, оподатковуються податком на додану вартість за нульовою ставкою.

Слід зазначити на підставі аналізу змісту господарсько-правових засобів державного регулювання, що їх застосував законодавець, усі вони мають бути віднесені до заходів податкової політики. Безперечно, названі засоби вже під-

твердили свою ефективність у сфері стимулювання виробництва автомобілів та в суднобудуванні. У той же час заходи державної підтримки літакобудування були б значно ефективнішими, якби набули більш системного та різнопланового характеру. Особливо актуальним для літакобудівної галузі, інноваційного шляху розвитку є перехід, що вимагає спеціально розроблених заходів законодавчого забезпечення. Саме тому досягнення ефективного розвитку літакобудування потребує постійного моніторингу ситуації на ринку і зусиль щодо модернізації змісту господарсько-правового режиму виробництва та реалізації літаків українського походження з відповідним нормативно-правовим забезпеченням.

Важливим є також те, щоб названі господарсько-правові засоби стимулювання літакобудівної промисловості прямо кореспондували основним проблемам функціонування виробничих відносин у галузі. Серед основних економічних проблем авіапромислового комплексу можна назвати:

1) кризу внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язану з відсутністю у авіаційних компаній необхідних коштів для оновлення парку експлуатованих повітряних суден;

2) відсутність в авіапромисловому комплексі власних інвестиційних ресурсів, необхідних для його розвитку;

3) скорочення експорту цивільних повітряних суден;

4) нерозвиненість кредитних механізмів фінансування виробництва і поставки (продажу), а також реалізації фінансового лізингу вітчизняної авіаційної техніки;

5) відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційнобудівельну промисловість на умовах, близьких до умов отримання фінансових ресурсів іноземними виробниками авіаційної техніки;

6) падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих працівників;

7) посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку зарубіжних авіапромислових компаній;

8) загострення останнім часом боротьби за отримання контролю відносно підприємств та організацій авіаційної промисловості України.

Ці проблеми мають розв'язуватися значною мірою через застосування господарсько-правових засобів, у тому числі через створення законодавцем спеціальних режимів господарювання стимулюючого спрямування.

Метою державного стимулювання авіапромисловості має стати підвищення конкурентоздатності як галузі в цілому, так і окремих її підгалузей, виявлення тих секторів літакобудівної промисловості, розвиток яких є найбільш перспективним, що за умови створення сприятливих господарсько-правових

механізмів можуть стати локомотивом розвитку сучасної промисловості. Тому актуальним питанням є дослідження стану підприємств літакобудівної промисловості, а також потреб внутрішньої та світової авіації.

Ще одним з актуальних питань є формування окремого інституту або підгалузі господарського права – літакобудівного законодавства є систематизація організаційно-господарських правових відносин у галузі. У структурі державного апарату виконавчої влади можно виділити як мінімум три органи, що уповноважені брати участь в керуванні літакобудівної галуззю. В їх межах формується власне бачення проблем та цілей розвитку галузі, вирішення її поточних та стратегічних завдань, що не може не позначитися на ефективності управлінського або організаційно-господарського впливу. Отже, незважаючи на стратегічний і інноваційний характер галузі, відсутній єдиний державний орган організаційно-господарських повноважень, який би забезпечував розвиток літакобудування. З огляду на це виявляється за доцільне створення або відокремлення спеціального органу. При цьому мають дотримуватися певні принципи організації та діяльності державного апарату. Державній орган повинен становити відносно самостійну, структурно відокремлену ланку державного апарату, яка створюється державою з метою здійснення суто певного виду державної діяльності, наділена відповідною компетенцією та спирається у процесі реалізації своїх повноважень на організаційну, матеріальну та примусову силу держави. Органи державного управління, залучені до авіапрому, представлені різними відомствами, компетенція між якими однозначно не розподілена, чітко не розмежована, а часто навіть дублюється. Незважаючи на те якому органу буде надано статус центрального і відповідального, головне, аби його функції були чітко визначені, не перетиналися з компетенцію інших державних органів та були закріплені в обсязі, достатньому для забезпечення розвитку літакобудування.

В Україні діє значна кількість літакобудівних підприємств, що становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має певну інфраструктуру. Тому можна говорити про те, що літакобудування впливає на загальний стан економіки. Отже, стан літакобудування має важливе економічне, політичне та соціальне значення. Продукція українських літакобудівних підприємств користується попитом як на внутрішньому, так і на світовому ринку. Законодавчим утіленням галузевої політики є прогнозне та програмне забезпечення, яке мусить мати ієрархічний характер і складатися з галузевої програми економічного розвитку літакобудування як генерального нормативно-правового акта, який визначає основні напрями і цілі стимулювання галузі взагалі і так званих підгалузевих програм розвитку окремих видів виробництв, які б ураховували їх особливості та закріплювали найбільш оптимальний механізм стимулювання. На сьогодні єдиною програмою економічного розвитку галузі є Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості в Україні» [16]. Його істотним недоліком є відсутність середньо- та довгострокового

розвитку інших підгалузей літакобудівної промисловості. Галузь потребує впровадження нових, спрямованих не тільки на підтримку діяльності саме підприємств літакобудівної промисловості, а й на стимулювання діяльності їх контрагентів, суб'єктів інфраструктури літакобудування, за допомогою яких підвищувалася б ефективність функціонування галузі.

Висновки. Поставлено питання про формування окремого інституту господарського законодавства – літакобудівного законодавства.

Запропоновано, враховуючи надзвичайну суспільно-економічну, зокрема в інноваційному та зовнішньоекономічному контекстах значущість літакобудівної галузі, створити окремий орган державної виконавчої влади в системі Кабінету Міністрів України для забезпечення системного та постійного впливу держави на розвиток галузі.

Запропоновано прийняти комплексну програму розвитку національного літакобудування, з тим щоб забезпечити реалізацію довгострокових стратегічних інтересів держави на світовому ринку літакобудівної продукції .

Висвітлено основні економічні проблеми розвитку галузі, з тим щоб найбільш адекватно визначитись із конфігурацією головних господарсько-правових засобів їх розв'язання у процесі реалізації законодавчої політики держави.

ЛІТЕРАТУРА

1. Декларація про державний суверенітет України від 16 липня1990 р. № 55–XII [Текст] // Відом. Верхов. Ради УРСР. – 1990. – № 31. – Ст. 429.
2. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні [Текст]: Закон України від 16 січня 2003 р. № 433-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 13. – Ст. 7.
3. Там само. – Ст. 8.
4. Пісьменна, К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту [Текст] / К. С. Пісьменна. – Х. : Фінн, 2009.
5. Битяк, О. Ю. Господарсько-правове забезпечення енергетичної політики держави та особливості окремих її напрямів [Текст] / О. Ю. Битяк // Вісн. Акад. прав. наук України. – 2009. – № 2 (57).
6. Ефремова, К. В. Господарсько-правові засоби регулювання виробництва виробів із дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння [Текст] / К. В. Єфремова // Вісн. Нац. юрид. акад. України імені Ярослава Мудрого. Сер. : Економічна теорія та право. – 2010. – № 1.
7. Господарський кодекс України [Текст] // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436–IV. – Ст. 9.
8. Там само. – Ст. 10.
9. Про державні цільові програми [Текст]: Закон України від 18 березня 2004 р. № 1621-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2004. – № 25. – Ст. 1.
10. Там само. – Ст. 2.
11. Господарський кодекс України [Текст] // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436–IV. – Ст. 238.

12. Про інвестиційну діяльність [Текст] : Закон України від 18 вересня 1991 р. №1560-XII // Відом. Верхов. Ради України. – 1991. – № 47.
13. Про інноваційну діяльність [Текст] : Закон України від 4 липня 2002 р., № 40-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2002.
14. Там само. – 2002. – № 36. – Ст. 6.
15. Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні [Текст] : Закон України // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.
16. Про розвиток літакобудівної промисловості в Україні [Текст] : Закон України від 12 липня 2001 р. № 2660–III // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.

ФОРМИРОВАНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВОГО МЕХАНИЗМА САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УКРАИНЕ

Бронова Ю. Г.

Исследованы проблемы хозяйственно-правового обеспечения самолетостроения в Украине и стимулирования его развития. Рассмотрены меры государственной поддержки самолетостроения. Поставлен вопрос о создании или выделении специального органа государственного управления этой отраслью промышленности и обеспечения его организационно-хозяйственного воздействия алгоритмом государственной программы развития национального самолетостроения.

Ключевые слова: самолетостроение, развитие самолетостроительной промышленности, государственная поддержка самолетостроения, хозяйственно-правовое обеспечение самолетостроительной деятельности, специальный режим хозяйствования.

FORMATION OF ECONOMIC – LEGAL MECHANISM FOR AIRCRAFT MANUFACTURING ACTIVITIES IN UKRAINE

Bronova Y. G.

The article deals with problems of economic – legal support aircraft manufacturing in Ukraine and the issue of promoting its development. Consider measures of state support of aircraft manufacturing. Raised the question creation or allocation of a special state body of this industry and ensure its organizational – economic impact of the algorithm state program of development of the national aircraft industry.

Key words: aircraft manufacturing, aircraft development industry, state support of aircraft manufacturing, economic – legal support of the aircraft manufacturing, a special mode of management.