

провадивши норми щодо державного контролю за відповідною рекламою на предмет відповідності заявленим у ній специфічним лікувальним або профілактичним характеристикам продукції (на стадії виробництва та допуску реклами в ефір/публікацію, тощо), який здійснювався б центральним органом виконавчої влади у галузі охорони здоров'я шляхом проведення експертизи рекламної продукції та видачі відповідного дозволу на таку рекламу із зазначенням факту підтвердження або спростування відповідних специфічних лікувальних або профілактичних якостей та властивостей товару та його особливого корисного впливу на організм людини, відмінного від впливу на організм звичайної середньостатистичної продукції. Лише за наявності подібного дозволу, що підтверджує вказані твердження, рекламодавець буде мати право замовляти, а виробник та розповсюджувач реклами – виробляти та розповсюджувати таку рекламу. У випадку порушення цього правила і виявленні невідповідності змісту продукції заявленим характеристикам повинна бути передбачена відповідальність для всіх професійних учасників такої рекламної діяльності.

Таким чином, були проаналізовані деякі чинники та засоби державного регулювання на ринку м'ясо-молочної продукції України не лише станом на сьогодні, але й дещо у ретроспективі, що дає змогу побачити неймовірно мінливий характер державного регулювання цієї галузі економіки країни та надію на те, що маючи перед очима попередній досвід регулювання цих питань у майбутньому чиновники приділятимуть більше уваги сталому розвитку цього важливого сектору народного господарства нашої держави.

*Бронова Ю. Г.
здобувач кафедри
господарського права
Національного університету
«Юридична академія України
імені Ярослава Мудрого»*

ПРОБЛЕМИ ГОСПОДАРСЬКО – ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ В ЛІТАКОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

З прийняттям у 1991 році Декларації про державний суверенітет України відкрився новий шанс для української держави щодо розбудови власної національної економіки на сучасних високотехнологічних засадах. Цілком природно, що в змісті Декларації як документу політико-юридичного значення, увага акцентується саме на розбудові національної економічної системи. Адже об'єктом спрямованого втручання держави має стати вся економічна система суспільства, включаючи умови відтворення всіх її базових чинників, особливо на перехідному пострадянському етапі, що відбувся і не завершився, і водночас вимагає здійснення вже нової трансформації, що викликана глобалізацією, інформаційно-комунікативною властивістю сучасних економічних процесів, технологічними імперативами забезпечення конкурентоздатності на глобальних ринках.¹

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

¹ Задахайло Д.В. Модернізація правового господарського порядку в Україні (визначення масштабу проблематики) // Вісник Академії правових наук України. – Х.: Право, 2011. - № 4 (67), - с. 117

В Україні за роки незалежності було прийнято велику кількість нормативно-правових актів, що покликані регулювати господарську діяльність авіаційних підприємств. Водночас перед Україною стоїть завдання наближення законодавства України до вимог міжнародного правового простору зокрема в сфері регулювання економічних відносин, що додатково актуалізує проблему вдосконалення законодавства в авіаційній сфері. Слід констатувати значне зростання уваги до авіаційного законодавства, стану урегульованості господарських відносин в цій сфері, висловлюються різні пропозиції щодо його вдосконалення. Необхідно також приділити увагу особливому завданню - виведення авіаційних підприємств із фінансової кризи. Для цього необхідно всебічно аналізувати перспективи галузі – під кутом зору глобальної та регіональної конкурентоздатності української авіаційної промисловості.

Не можна уникнути і констатації цілої 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 щоб спростити застосування господарсько правових засобів державного регулювання.

Сучасне законодавство України з питань правового регулювання авіаційної промисловості досить суперечливе, внутрішньо неузгоджене, позбавлено системної єдності, правова база розвивається вкрай не рівномірно. Існують значні прогалини в законодавстві, прийняття менш важливих актів випереджує вихід більш важливих, тобто здійснюються безсистемно та без комплексної оцінки їхнього впливу на галузь. За таких характеристик воно не може забезпечити повномасштабного регулювання відносин, що виникають у зв'язку з розробленням, створенням, розповсюдженням продукції. До таких перешкод слід віднести і безхазяйне відношення з боку державного менеджменту до державних виробничих актів, в результаті чого окремі авіаційні підприємства сьогодні знаходяться на межі банкрутства.

Слід зазначити, що не зважаючи на суспільно - економічну важливість даної теми, вона досліджена не достатньо, не отримало 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, визначені його недоліки та запропоновані шляхи їх усунення.

Також, слід зазначити, що проблеми господарського – правового забезпечення функціонування літакобудування в галузевій літературі фактично не приділено уваги.

В той же час законодавець усвідомлює стратегічну важливість літакобудування для долі національної економіки і тому не випадково, що згідно ЗУ «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності» одними із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2011-2021 роки є авіабудування, також у «Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року» до пріоритетних галузей та виробництв, які будуть визначати підвищення рівня наукоємності і технологічності машинобудування належить авіаційна техніка. Крім того, згідно з Постановою КМУ від 23 грудня 2004 р. №1734 «Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави», 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 “ПівдендіпроНДавіапро”, 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”.

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.

Для України дуже важливо досягти стабільного економічного розвитку основних галузей економіки. Літакобудування є важливою складовою державного сектору економіки.

Слід зазначити, що літакобудівна промисловість не може існувати без державної підтримки внаслідок своїх специфічних властивостей, таких як:

- необхідність створення та системної і постійної реалізації інноваційних проектів, що дозволяють підтримувати конкурентоздатність продукції на необхідному рівні;

- великі капіталовкладення, які мають відносно довгий період повернення у вигляді прибутків що обумовлено 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 та оподаткування виробників та імпортерів, посилює конкурентність на ринку.

Головний сенс підтримки літакобудівної промисловості полягає в тому, що державні гарантії кредитів і виплата субсидій дозволяє національним виробникам конкурувати з виробниками інших країн за рахунок штучно підтриманого низького рівня відсоткових ставок і таким чином – 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 виробництв у галузях літакобудівної промисловості.

Засоби державної підтримки мають бути законодавчо втілені у програмах економічного і соціального розвитку. Згідно з п. 4 ст.9 ГКУ 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 й соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах.¹ Законодавством України, зокрема ГКУ й ЗУ «Про державне прогнозування та розробку програм економічного й соціального розвитку» від 23.03.2000 р., передбачається здійснення державного планування й прогнозування на кількох 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 й планування, що реалізується через прогнози й програми розвитку галузей. Згідно зі ст.1 ЗУ «Про державні цільові програми» від 18.03.2004 р. 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.

¹ Господарський кодекс України: затверджений законом України від 16 січня 2003р., № 436 –iv // Офіційний вісник України. -2003. -№11. – Ст. 462.

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 КМУ «Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р.», Розпорядження Президента України «Про програму розвитку авіаційної промисловості України», Постанова КМУ «Про заходи щодо розвитку авіаційної промисловості», Розпорядження Президента «Про додаткові заходи щодо розвитку авіаційної промисловості України», Розпорядження Президента «Про заходи щодо стимулювання розвитку літакобудування в Україні», Указ Президента «Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі».

На сьогодні державна підтримка літакобудівної промисловості здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості».

Слід зазначити, що законодавець у ЗУ «Про розвиток літакобудівної промисловості» розгорнуто та детально, визначає чіткі критерії для підприємств, які здійснюють діяльність у галузі літакобудівної промисловості, до яких застосовується цей Закон.

Також можна побачити, що статтю 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.

Нажаль, майже всі засоби підтримки галузі законодавець застосовує в області 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 в законодавчих зусиллях має стати створення ефективного комплексного і повного нормативно – правового забезпечення галузі, комплексної програми.

Так, не що давно Президент України затвердив прийняті парламентом зміни до Закону “Про розвиток літакобудівної промисловості” щодо державної підтримки продажу авіаційної техніки вітчизняного виробництва”.

Законом відзначається, що на період із 1 січня 2013 р. до 1 січня 2017 р. вводиться державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва через механізм здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залучених суб'єктами господарювання у національній валюті для закупівлі такої техніки”. Документом передбачено виділення у державному бюджеті коштів держбанкам для надання безпроцентних кредитів експлуатантам авіаційної техніки для придбання літаків українського виробництва; випуск облігацій внутрішньої державної позики для покриття процентних ставок, що нараховуються на суми відповідних кредитів; виділення держкоштів для викупу даних ОВДП. 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, що діє на дату сплати вказаних відсотків.

На сьогодні стан законодавчого регулювання літакобудівної діяльності важко назвати оптимальним, він потребує подальшого вдосконалення.

Серед основних економічних проблем авіапромислового комплексу можна назвати :

- 1) кризу внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язаний 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 авіаційно-будівельну 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 вчених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників;

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.

Вирішення названих проблем має відбуватися значною мірою через застосування господарська – правових засобів, в тому числі і 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 внутрішній світовій авіації.

Як приклад, можна розглянути досвід державної підтримки інших країн авіа виробників. Так, наприклад, в США існує такі види підтримки як:

США 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 мільярда доларів за останні 20 років. Boeing отримує такі субсидії:

Так у штаті Іллінойс, заходи щодо стимулювання авіабудування, включають в себе 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 надається додаткове обладнання та 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 Уряду Сполучених Штатів.

Ціна контрактів НАСА та Департаменту Оборони з американськими виробниками крупних цивільних літаків, як правило, вища ніж ринкова.

Також субсидії надаються Міністерством Торгівлі США та Міністерством праці. Міністерство Торгівлі США надає субсидії в рамках Програми Передових Технологій і включають в себе 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 в ході досліджень, що профінансовані державою. А Міністерство праці надає субсидії в рамках ініціативної програми аерокосмічної промисловості через фінансування Edmond Community College для підготовки працівників аерокосмічної промисловості, пов'язаних з Боїнгом -787.

Також існують федеральні податкові пільги. Вони передбачають особливі податкові умови для компаній, що здійснюють експорт своєї продукції. Субсидії Боїнгу від федеральних дослідницьких програм оцінюються в 16.6 мільярдів доларів за останні 20 років. Податкові пільги Боїнгу за період 1989-2006 роки склали 2.2 мільярда доларів. За рахунок коштів бюджетів окремих штатів також надаються субсидії літакобудівним компаніям. Так, зокрема штат Вашингтон надав 4 мільярди доларів, а штат Канзас – 900 мільйонів доларів. В свою чергу Exim-bank США займається пільговим кредитуванням та забезпеченням гарантій для виробників експортної продукції. Також цей же здійснює страхування експортерів, що покриває їх потенційні комерційні та політичні ризики.

Серед країн, активних експортерів літакобудівної продукції Бразилія займає значне місце у світовій торгівлі. Відповідно слід зазначити, що у Бразилії діють дві програми державної підтримки літакобудівного експорту. Перша програма BNDES-Exim, це 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 в 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 з терміном погашення від 12 до 30 місяців. При кредитуванні на термін понад 12 місяців малим і середнім підприємствам надається до 100% від необхідної суми фінансування, а великим до 75%.

Друга програма PROEX, це 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 термін кредиту до 12 місяців за ставкою не менш LIBOR.

У свою чергу Європейський союз забезпечує підтримку Airbus у вигляді зворотних інвестицій на розробку літаків та інвестицій у НДДКР (науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи). Експортно-імпортні агентства окремих країн ЄС також надають Airbus підтримку, подібну підтримки, що надається Ексімбанку Бразилії та США. Підтримка у вигляді зворотних інвестицій на розробку літаків здійснюється на умовах роялті. Ці інвестиції передбачають виплату відсотків Євросоюзу за кожен проданий літак протягом всього 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-дослідних

робіт у Євросоюзі і є етапом створення єдиного наукового простору ЄС. За цією програмою кошти інвестуються в НДДКР, в обсязі, що не перевищує 50% витрат. Експортно – імпортні агентства Великобританії (ECDG), Франції (COFACE), Іспанії (CESCE) і 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).

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

В свій час на виконання Указу Президента України, Постановою Кабінету Міністрів України було затверджено Державну комплексну програму розвитку авіаційної промисловості України до 2010 року стратегічною метою якої була 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 РНБОУ «Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування» Рада національної безпеки і оборони України констатує, що в результаті невиконання у 2005-2007 роках КМУ значної частини завдань, передбачених Указом Президента України “Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі”, 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 розвинутих держав, неефективність механізмів стимулювання інноваційної діяльності низьку конкурентоспроможність продукції галузі поси-

люються загрози національним інтересам і безпеці держави. Кабінетом Міністрів України не забезпечено належного виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року, 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 відсотка, окрему бюджетну програму щодо державної підтримки літакобудування через механізм здешевлення кредитів було введено лише з 2007 року. 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.

РНБОУ, зокрема вважає, що дестабілізуючим чинником в 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 поставки до іноземних держав літаків, комплектуючих до них та іншого обладнання, що завдає шкоди авторитету України на міжнародних ринках авіаційної техніки.¹

Для подолання кризового становища у авіаційному секторі України потрібно створювати сприятливі умови для вітчизняного суб'єкта господарювання, активізуючи світовий досвід інтегрування компаній авіаційної галузі у єдину систему. Перші спроби

¹ Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування [текст] // Офіц. вісн. України - 2008.- № 48. с. 19. - Ст. 1558.

кардинально змінити систему авіапрому були зроблені у 2005 році. Була створена державна літакобудівна корпорація "Національне об'єднання "Антонов". Ця перша хвиля реформ виявилась невдалою, корпорація так і не проявила 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 році 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 цілком 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 року, державний авіабудівний концерн "Авіація України" 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) і 410-й авіаремонтний завод.

Так за останні роки 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 в останні роки ряд зразків цивільної авіаційної техніки, які 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.

У той же час потрібно реально усвідомлювати, що всі зусилля України здійснюються в умовах чіткого розподілу і жорсткої монополізації світового ринку. Конкуренти дуже потужні. Виробництво літаків фактично розподілено між американською корпорацією Boeing і західноєвропейським концерном Airbus Industries. На авіаційні підприємства всіх інших країн припадає лише невеликий процент світового виробництва.

Основними конкурентами вітчизняних авіа виробників виступають канадська компанія Bombardier, бразильська Embraer і франко-італійська ATR. Так що відновлення серійного виробництва українських літаків - це дуже складне завдання в умовах жорсткої конкуренції на зовнішніх ринках та глобальної фінансової кризи. При цьому слід враховувати, що в найближчі роки закінчується природний (розрахований на 25-30 років) ресурс експлуатації літаків типу "Ан". Більшість з них були побудовані ще на рубежі 70-80-х рр.. Тому сьогодні дуже гостро постає питання їх заміни як в Україні, так і за кордоном. Якщо найближчим часом не будуть поставлені нові моделі «Анів» замість машин, які відпрацювали свій ресурс, то цю нішу може заповнити продукція конкуруючих іноземних компаній.

На сьогодні авіаційна промисловість України нараховує приблизно 40 підприємств, конструкторських бюро, наукових установ та організацій різних форм власності та призначення, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробити, випробувати, серійно виготовляти літальні апарати із замкнутим циклом, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, виконувати модернізацію техніки, є мережа авіаремонтних підприємств, в тому числі і для відновлення бойових літаків і вертольотів, готувати персонал для роботи в авіаційній промисловості. Номенклатура продукції, яка може бути виготовлена літакобудівним комплексом України, різноманітна. Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки. Тобто мова йде про наявність і життєздатний літакобудівний український кластер.

Нові завдання, що стоять сьогодні щодо наповнення соціально-економічного розвитку, потребують активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу національної економіки та взаємодії господарюючих суб'єктів. Світовий досвід

успішних національних економік доводить залежність їх результату не тільки від класичних факторів — ресурсного забезпечення, вдалого розміщення, наявності досконалих технологій.

Згідно зі ст. 10 ГК України інвестиційна політика спрямована на створення для суб'єктів господарювання сприятливих умов для залучення та концентрації коштів для потреб розширеного відтворення основних засобів виробництва, переважно у галузях, розвиток яких визначено як пріоритети структурно – галузевої політики, а також забезпечення ефективного і відповідального використання цих коштів та здійснення контролю за ними.

Згідно ЗУ «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» одними із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2011-2021 роки є авіабудування.

На думку **Скрипко Т.О.** інноваційний тип економічного розвитку дедалі більше стає тим фундаментом, який визначає економічну потужність країни та її перспективи на світовому ринку. Основною ознакою сучасного розподілу сил є суттєвий відрив країн-лідерів, що створюють "інноваційний анклав" у світі, від менш потужних країн, які змушені повністю від них залежати. У країнах, що належать до інноваційних лідерів, спостерігається висока концентрація найбільш рентабельних видів бізнесу, переважно високотехнологічна структура національного виробництва, винесення за межі власної країни промислово-технологічного циклу виробництв, які є екологосмними, ресурсоемними тощо, зосередження найбільших фінансових потоків. Проявляється прагнення розвинених країн світу монополізувати розробку технологій, переносючи в країни "третього світу" низько технологічні, екологічно "брудні" галузі промисловості. Відбувається зміщення старих технологічних укладів на економічну "периферію".

Слід зазначити, що необхідність у збалансованій інноваційній політиці держави, зокрема у літакобудування, зумовлена низкою причин, а саме:

- для того щоб успішно конкурувати з іншими авіа державами, необхідно оновлювати основні потужності, доводячи їх, щонайменше, до рівня технологічного розвитку, який притаманний основним центрам машинобудування;

- рівень розвитку літакобудування як галузі промисловості, що інтегрує в своїй продукції результати діяльності великої кількості суміжних виробництв, здійснюючи таким чином функцію мультиплікатора.

Так, згідно Закону України «Про інноваційну діяльність», інноваційна діяльність – це діяльність, що спрямована на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень та розробок і зумовлює випуск на ринок нових конкурентоздатних товарів і послуг.

Авіаційна діяльність потребує регулювання та підтримки з боку держави, а саме:

- створення сприятливих інституційних умов для інноваційної діяльності в авіаційній галузі: правового забезпечення інноваційної діяльності авіа підприємств; запровадження дієвого пільгового режиму здійснення інноваційної діяльності; удосконалення механізмів фінансування інноваційної діяльності;

- застосування засобів захисту національного ринку літакобудування, виробництва та капіталу, заохоченні їхнього розвитку, стимулюванні інноваційної спрямованості останнього; забезпечення тісної інтеграції виробництва, фінансів, науки, освіти з метою сприяння випереджувальному розвитку науково-технологічної сфери;

- провадження цілеспрямованої державної промислової та інвестиційної політики, спрямованої на активізацію нововведень, як пріоритетної складової загальної стратегії соціально-економічного розвитку держави, забезпечення єдності структурної та інноваційної політики.

Враховуючи недостатнє фінансування з держбюджету, справедливо зазначає Ю.Є. Атаманова, що в рамках виконання інноваційної функції держава повинна стимулювати суб'єктів господарювання до ведення їхньої діяльності в інноваційний спосіб, тобто із застосуванням, упровадженням, реалізацією нових рішень, розробок, способів, методів, процесів, технологій різного характеру.

У світовій практиці державного стимулювання інноваційної діяльності в основному використовуються дві форми – пільгове оподаткування (податкові знижки або взагалі звільнення інноваційних підприємств від податків на певний час) та пряме державне

фінансування витрат на НДДКР. Інше питання – проведення ефективної державної політики.

Регулювання державної допомоги виробникам – важливий елемент конкурентної політики держави. Підвищення уваги до практики державного субсидювання на міжнародному рівні підтверджує актуальність цього питання. Сталий і динамічний розвиток економіки можливий лише при ефективному використанні ресурсів, яке забезпечується в умовах чесної конкуренції. Саме тоді фінансові і трудові ресурси розподіляються на користь найбільш ефективних та перспективних галузей.¹

У 90 –х роках ХХ ст. у перебігу Уругвайського раунду переговорів щодо створення Світової організації торгівлі (СОТ) було розроблено окрему угоду про субсидії та компенсаційні заходи (СКЗ), яка регулювала питання підтримки державного виробника. Угодою забороняється надавати експортні субсидії виробникам, а також вводилися суттєві обмеження щодо внутрішньої підтримки підприємств. Проте Угодою дозволяється використання національними урядами субсидій на розбудову інфраструктури, впровадження системи охорони довкілля, підтримку депресивних регіонів, тобто не адресних субсидій, що сприяють конкурентоздатності економіки в цілому і при цьому не спотворюють конкуренцію на внутрішньому та світовому рівнях.²

Основним завданням політики державної допомоги має бути зростання конкурентоздатності та ефективності економіки. Однак, урахувавши негативні наслідки, які може викликати субсидювання, важливою реалізацією цієї політики повинна бути мінімізація негативного впливу субсидій на конкуренцію.

Термін «субсидія» вважається в Угоді про СКЗ у широкому розумінні та включає будь – яку державну підтримку у вигляді фінансових засобів, товарів та послуг, що надаються державою на пільгових умовах, а також будь – яку підтримку доходу чи ціни, яка прямо чи опосередковано призводить до зростання експорту

¹ Про стан виконання Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 року та першочергові завдання розвитку вітчизняного авіабудування [текст] // Офіц. вісн. України - 2008.- № 48. с. 19. - Ст. 1558.

² Там само.

будь – якого товару з території країни, яка субсидує, до зменшення імпорту на її територію.

Але Угода про СКЗ не забороняє надавати державну підтримку вітчизняним виробникам, у тому числі експортерам, а також використовувати дозволені види субсидій для підвищення конкурентоздатності вітчизняних виробників. Так, аби не дискримінувати вітчизняних експортерів, Угода про СКЗ передбачає можливість повернення не прямих податків на товар, що експортується, і виробничі ресурси та комплектуючи, які використовуються у виробництві експортних товарів. Дозволені також експортні кредити, кредитування поставок товарів, запровадження кредитного страхування за ставками, еквівалентними міжнародним. Отже, будь – який механізм, що створює для вітчизняних експортера рівні з іноземними конкурентами умови на міжнародних ринках є легітимними.

Літакобудівна галузі переживає економічні труднощі, державна допомога має використовуватися для розв'язання довгострокових проблем, а програми повинні передбачати скорочення обсягів, мати тимчасовий характер і бути пов'язані з цілями реструктуризації певного сектора. Підтримка має полягати у державному замовленні, державних гарантіях, а також у прямому субсидюванні підприємств з державного бюджету. Крім того, стимулювання різних підгалузей літакобудування має бути диверсифікованим, розроблення підгалузевих програм розвитку має бути законодавчо закріпленим.

На даний момент в Україні не створено завершеного правового механізму, який би врегулював комплекс питань державної підтримки суб'єктів господарювання. Статті законів, які встановлюють порядок надання субсидій, мають фрагментарний характер. Часто різними законами встановлено суперечливі норми щодо субсидювання виробників. Окрім того, ряд законів, спрямованих на підтримку вітчизняних галузей та підприємств, прямо суперечать Конституції, Угоді про партнерство та співробітництво між Україною і Європейським співтовариством. У статті 42 Конституції України передбачено, що держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності. У той самий час статтею 49 Угоди передбачено, що сторони утримуються від надання

будь-якої державної допомоги окремим підприємствам чи виробництву товарів, крім первинних товарів, що визначені ГАТТ, або від надання послуг, які спотворюють або загрожують спотворити конкуренцію і які, таким чином, впливають на торгівлю між Співтовариством і Україною.

Базовими нормативно-правовими актами, які сьогодні визначають принципи, процедури та обсяги підтримки вітчизняних виробників є Господарський кодекс України, Бюджетний кодекс України, закони про Державний бюджет України на відповідні роки, Закон про захист економічної конкуренції, інші закони, якими передбачено підтримку ряду галузей економіки, постанови Кабінету Міністрів, укази Президента України.

Разом із тим аналіз чинного законодавства свідчить, що законодавчі акти не містять чітких механізмів надання, моніторингу та контролю за наданням державної допомоги суб'єктам господарювання. Крім того, законодавством не визначено саме поняття державної допомоги, її форм (наприклад, податкових пільг), а також загальнодержавних підходів та принципів державної політики у сфері надання та використання субсидій з огляду на економічну ефективність. Все це зумовлює відсутність об'єктивних критеріїв надання та використання державної допомоги, невизначеність пріоритетів щодо державних видатків та відсутність їх довгострокового планування, що призводить до необґрунтованого втручання держави в ринкові механізми, лобювання окремих економічних інтересів, розпорошення обмежених фінансових ресурсів держави та поширення корупції.

Отже, відкритим залишається питання найліпшої для літакобудівної галузі державної підтримки, яка повністю відповідала міжнародним вимогам, вимогам СОТ, а також повної мірою задовольнила усю галузь літакобудування.

В сучасному світі визначення пріоритетів стало основоположним, базовим елементом державної науково-технічної політики, з якого починається її формування, і яким визначаються її магістральні напрями. Адже будь-яка політика починається з вибору пріоритетів, тобто найважливіших напрямків дії. При цьому, як свідчить досвід технологічно розвинених країн, глибоко продуманий механізм обґрунтування та конституціювання пріоритетів

надержавному рівні, надійний моніторинг їх реалізації, стають обов'язковою умовою ефективності такої політики.

Промисловість є однією з провідних галузей економіки, яка утворює фундамент науково-технічної трансформації, економічного зростання і соціального прогресу суспільства.

Найважливішим кроком для розвитку економіки України є входження до групи країн, де домінує інноваційний шлях розвитку. Вихідними умовами формування ефективної економічної системи, здатної до прискореного розвитку, створення рівних умов конкуренції є розвиток стійких та ефективних фінансових інститутів. Прискорення темпів інноваційної діяльності та підвищення її ефективності мають характеризуватися, передусім створенням ефективної інноваційної системи, що гармонізує усі етапи інноваційного циклу від генерації знань до їх впровадження у виробництво з активізацією структурної перебудови економіки.

Переміщення України сходинками інноваційного розвитку вимагатиме величезних зусиль, ресурсів, політичної волі і високої мобілізованості суспільства. Проте для окремих секторів вітчизняної економіки ці зусилля мають бути ще більшими, ніж в цілому по всій економіці. У першу чергу це стосується авіаційної промисловості.

Інноваційний тип розвитку характеризується формуванням та використанням інформаційних ресурсів для виробництва нових продуктів, розробки нових і вдосконалення існуючих технологій, методів організації і управління, способів надання послуг у соціальній сфері. У широкому розумінні інноваційну діяльність слід розуміти як процес виробництва і матеріалізації наукових знань, зростання наукового, професійно-кваліфікаційного та культурно-технічного рівня населення. Необхідно відмітити, що в сфері літакобудування Україна здатна до інноваційного прориву. За всіх руйнівних процесів в економіці, авіаційна промисловість зберігає високий кваліфікаційний потенціал населення, великі інноваційні напрацювання.

Авіаційна промисловість є одним із пріоритетних напрямів розвитку сучасної української економіки. Літакобудівний комплекс займає вагомe місце в промисловості України. Він відрізняється серед інших галузей високою наукоємністю та ресурсоємністю,

що підвищує його значення не лише у побутовому споживанні іншими галузями промисловості, а й сприяє швидшому їх розвитку. Літакобудівний комплекс – потужний сектор промисловості України.

На державному рівні розроблено основні напрямки інноваційного розвитку галузі літакобудування, що знайшли своє відображення у таких законодавчих актах: Законах України «Про інноваційну діяльність», «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», «Про наукову і науково-технічну діяльність», «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки», «Про спеціальний режим інвестиційної та інноваційної діяльності технологічних парків» та розроблена державними структурами «Стратегія економічного і соціального розвитку України на 2004–2015рр.», яка містить спеціальний розділ «Стратегія утвердження інноваційної моделі розвитку».

Згідно ЗУ «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» одними із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2011-2021 роки є авіабудування.

У «Концепція науково-технологічного та інноваційного розвитку України» зазначені пріоритетні напрямки науково-технологічного та інноваційного розвитку національної економіки у сфері науки, технології та виробництва. Наукове забезпечення побудови інноваційна спрямованої економіки нового тисячоліття має базуватися на досягненнях фундаментальної науки, що мають світове визнання. Досягненню мети прискореної розбудови соціально орієнтованої ринкової економіки сприятимуть прикладні дослідження і технології, в яких Україна має значний науковий, технологічний та виробничий потенціал, як наприклад літакобудування.

Ефективність розвитку підприємств літакобудування в Україні в науковій і економічній літературі висвітлено недостатньою мірою. Лише деякі моменти розвитку цієї галузі згадуються у працях вітчизняних економістів, які досліджують загальний розвиток інноваційної діяльності країни. Ось чому роль та місце літакобудування в інноваційному розвитку України є темою достатньо актуальною для висвітлення на сьогодні. Ця галузь є важливим показником розвитку національної економіки. Сучасну економіку без літакобудування уявити важко.

Треба зауважити, що в економіці України провідну роль відіграє промисловий комплекс, володіючи потужним інтелектуальним і технологічним потенціалом у промисловості, Україна має перспективи створення конкурентоспроможного промислового комплексу, здатного утвердити її як високотехнологічну державу.

У перші роки після проголошення незалежності України вважалося, що економічний розвиток відбуватиметься лише за рахунок саморегулюючої функції ринку, а державна економічна політика здійснювалася переважно в напрямках лібералізації економіки, приватизації та монетарної політики. Прихильники цього погляду вважали, що фінансова стабілізація та стримування інфляції призводить до рівноважного стану економіки й падіння прибутковості фінансових та торговельних операцій і, як наслідок цього, почнеться інвестування вітчизняного виробничого сектора.

Досвід економічних реформ в Україні та й в інших постсоціалістичних країнах переконливо продемонстрував, що вказаних заходів недостатньо для створення ринкової структури економіки. Потрібна цілеспрямована державна політика, яка б ставила за мету концентрацію та ефективне використання економічних ресурсів та спрямування їх на підйом і розвиток промисловості. Особливу роль така політика відіграє в проведенні структурної перебудови, у впровадженні у виробництво конкурентоспроможної продукції, нової техніки та технології, в розробці та реалізації великомасштабних загальнонаціональних програм.

Промислова політика держави є найважливішим компонентом економічної політики. Слід зазначити, що у ст. 10 Господарського кодексу України серед напрямів економічної політики держави визначено більш родову категорію – структурно – галузеву політики, що відповідно спрямована на здійснення державою прогресивних змін у структурі народного господарства, удосконалення міжгалузевих та внутрішньогалузевих пропорцій, стимулювання галузей, які визначають науково – технічний прогрес, забезпечують конкурентоспроможність вітчизняної продукції та зростання рівня життя населення. Відтак, визначення змісту саме промислової політики держави її системно – структурного співвідношення

з іншими напрямками економічної політики в Господарському кодексі не міститься.¹

Промисловість слід розглядати як відносно замкнену економічну підсистему ринкової економіки, яка, з одного боку, є виробником промислових товарів і здатна забезпечити власний розширений розвиток, а з іншого — є частиною національної та світової економіки й тісно пов'язана з усіма видами ринків. Безпосередній вплив на розвиток промисловості здійснює держава.

Державна промислова політика, маючи на меті зростання та якісне поліпшення промислового виробництва, має оптимально використовувати ринкові механізми, поєднувати економічні, правові й адміністративні методи для концентрації та ефективного використання ресурсів на пріоритетних напрямках розвитку. Визначення балансу між відкритістю економіки, без якої немає конкуренції на внутрішньому ринку і неможливий науково-технічний прогрес, та протекціонізм відносно окремих галузей і підприємств — найважливіша умова успішної реалізації промислової політики.

Промислову політику визначають як комплекс заходів державного впливу на розподіл ресурсів суспільства з метою удосконалення структури національної економіки, підтримки конкурентоспроможності окремих галузей і підприємств та економіки в цілому на світових ринках, коригування негативних наслідків дії механізму ринку. Державна промислова політика - цілісна система заходів, інвестиційно-структурних перетворень, що підкріплюються відповідними механізмами реалізації (стимулювання, регулювання та контролю через відповідні інститути держави та ринку), спрямованими на розв'язання стратегічних і тактичних завдань розвитку реального сектора: зростання виробництва, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та окремих галузей. Об'єктом промислової політики виступає весь індустріальний комплекс країни як єдиний організм. Цілями промислової політики є :

¹ Усатий В. О. Синтетичний характер промислової політики держави: питання господарсько – правового забезпечення [текст] / В. О. Усатий // Актуальні проблеми модернізації інноваційного законодавства України: матеріали наук.-практ. конф., м. Харків, 28 жовт.2010р. / редкол.: Ю.П. Битяк, І.В. Яковюк, Г. В. Чапала. - Х.: НДІ держ. буд-ва та місц. Самоврядування, 2010. – с. 88.

- підтримка галузей індустрії, які забезпечують майбутнє економічне зростання;
- модернізація традиційних галузей;
- досягнення соціальної прийнятності економічних процесів у депресивних, неперспективних галузях.

Промисловий комплекс впливає на стабілізацію фінансової та бюджетної політики, успішне продовження та поглиблення економічних реформ, структурні перетворення в економіці України. Промисловий сектор економіки несе важливе соціальне навантаження – забезпечує робочі місця, надаючи таким чином можливість отримувати засоби існування більш як половині населення країни. Промисловість виступає суттєвим фактором інтеграції України у світову економіку.

Завдання промислової політики в Україні має полягати у структурно-технологічній модернізації промислового комплексу та переходу до вищих технологічних укладів. Промислова політика має стати дієвим інструментом економічних реформ та механізмом, що забезпечить після кризове відновлення на якісній основі, нарощування потенціалу промислового виробництва як основи економічного зростання у довгостроковому періоді.

Промислова політика як частина державної загальноекономічної політики має формувати стратегію розвитку промислового комплексу України та його окремих складових, задаючи певний тип економічного устрою.

Згідно ст. 9 Господарського кодексу України у сфері господарювання держава здійснює довгострокову (стратегічну) і поточну (тактичну) економічну і соціальну політику, спрямовану на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання і споживачів, різних суспільних верств і населення в цілому.

Також держава розробляє економічну стратегію - обраний державою курс економічної політики, розрахований на тривалу перспективу і спрямований на вирішення крупно масштабних економічних та соціальних завдань, завдань культурного розвитку, забезпечення економічної безпеки держави, збереження і примноження її економічного потенціалу і національного багатства, підвищення народного добробуту. Економічна стратегія включає визначення пріоритетних цілей народного господарства, засобів

та способів їх реалізації, виходячи зі змісту об'єктивних процесів і тенденцій, що мають місце в національному та світовому господарстві, та враховуючи законні інтереси суб'єктів господарювання.

Правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої і 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.

Усі концепції державної промислової політики в різних країнах базуються на єдиних методологічних принципах:

1. Перелив капіталу в галузі, які мають потенційні можливості в недалекому майбутньому досягти високої конкурентоспроможності й швидко вийти на світові ринки.

2. Реструктуризація, санація та надання допомоги галузям, які зазнають труднощів.

3. Прискорення розвитку галузей, які здатні стати провідниками технічного й, особливо, технологічного прогресу.

4. Запровадження індикативного планування з метою усунення ресурсного дефіциту та інфляційного впливу на економіку збиткових та низько ефективних виробництв.

5. Боротьба з монополіями та недобросовісною конкуренцією.

6. Створення державного інвестиційного банку та позабюджетних і приватних інвестиційних фондів, які повинні фінансувати безпосередніх виробників промислової продукції на пільгових умовах та при жорсткому контролі за використанням кредитів.

7. Заохочення та цільове спрямування іноземних інвестицій і гнучка зовнішньоторговельна політика.

Державна економічна політика та відповідна система господарсько – правових засобів та механізмів її забезпечення зачіпають, в першу чергу, коло концентрованих та потужних суспільних інтересів макроекономічного рівня. Звичайно, користуючись нормами – положення ст. 10 Господарського кодексу України, можна було б визначити просте співвідношення між такими видами державної політики як: економічна політика, а в її складі структурно – галузева політика; в свою чергу в складі останньої, одним з

найпотужніших блоків є промислова політика держави в окремих галузях та секторах. Така понятійна розбудова за вертикальним принципом співвідношення передбачає відповідно кореспондуючу ній систему господарсько – правових засобів її реалізації. Систематика ж господарсько –правових засобів мала б їх повне викладення в «інвентаризованому» вигляді з розподілом на засоби по кожному з напрямів економічної політики та групам їх внутрішньої диференціації. Слід однак зазначити, що такої повної сучасної систематизації господарсько – правових засобів не існує. Дійсно, Господарський кодекс України в ст. 12 зафіксував лише «основні засоби регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання» залишаючи господарсько правовій науці широке поле для відповідних досліджень спрямованих на встановлення повної систематизації названих засобів.

Необхідно зауважити також і на те, що у ст. 12 охоплені лише основні засоби організаційно - господарського змісту, якими власне і є засоби державного регулювання.¹

Згідно зі ст. 116 Конституції України забезпечення внутрішньої і зовнішньої політики, а також розробка і здійснення загальнодержавних програм економічного і науково-технічного розвитку, забезпечення проведення економічної політики покладено на Кабінет Міністрів України. Водночас відповідні функції щодо законодавчого забезпечення економічної політики держави покладено на Верховну Раду України.

Закон України «Про Кабінет Міністрів України» (далі - закон) має вузлове значення на шляху правового забезпечення діяльності виконавчої влади. Цей Закон посів ключове місце серед статутних законів, наявність яких передбачена Конституцією. Слід зазначити, що Закон впливає із конституційних норм, відповідно, коли його норми врегульовують питання, котре вже врегульоване Конституцією, він не може суперечити її відповідним нормам. Якщо ж торкається питань, які конституційно є нерегульованими, Закон

¹ Усатий В. О. Синтетичний характер промислової політики держави: питання господарсько – правового забезпечення [текст] / В. О. Усатий // Актуальні проблеми модернізації інноваційного законодавства України: матеріали наук.-практ. конф., м. Харків, 28 жовт.2010р. / редкол.: Ю.П. Битяк, І.В. Яковюк, Г. В. Чапала. - Х.: НДІ держ. буд-ва та місц. Самоврядування, 2010. – с. 85.

повинен засновуватися на нормах і принципах Конституції. Цей Закон, відповідно до Конституції України, визначає організацію, повноваження і порядок діяльності Кабінету Міністрів України.

Кабінет Міністрів України здійснює виконавчу владу безпосередньо та через міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, Раду міністрів Автономної Республіки Крим та місцеві державні адміністрації, спрямовує, координує та контролює діяльність цих органів.

До основних завдань Кабінету Міністрів України належать: забезпечення економічної самостійності України, здійснення внутрішньої та зовнішньої політики держави, розроблення і виконання загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального розвитку; забезпечення рівних умов для розвитку всіх форм власності; здійснення управління об'єктами державної власності відповідно до закону, тощо.

Кабінет Міністрів України забезпечує проведення державної економічної політики, здійснює прогнозування та державне регулювання національної економіки; забезпечує розроблення і виконання загальнодержавних програм економічного та соціального розвитку; визначає доцільність розроблення та виконання державних цільових програм з урахуванням загальнодержавних пріоритетів; забезпечує розроблення і виконання програм структурної перебудови галузей національної економіки та інноваційного розвитку, здійснює заходи, пов'язані з реструктуризацією та санацією підприємств і організацій, забезпечує проведення державної промислової політики, визначає пріоритетні галузі промисловості, які потребують прискореного розвитку; тощо.

Дослідження розвитку промисловості індустріально розвинутих країн дають змогу сформулювати дві основні концепції промислової політики: перша — засновується на виділенні в структурі промисловості пріоритетних галузей, виробництв, великих проектів, розвиток (реалізація) яких забезпечує зростання промислового виробництва в інших галузях; друга — ґрунтується на створенні сприятливих умов для активізації інноваційної діяльності, результати якої дають поштовх для розвитку виробництва у відповідних галузях. Обидві концепції не є альтернативними і мають позитивні приклади реалізації у світі. Тому в процесі їх ре-

алізації в Україні, можна говорити лише про ступінь переважання тієї чи іншої концепції в певні періоди. Надання переваги концепції «пріоритетних галузей» або «інноваційного розвитку» дозволяє державі здійснювати оперативне маневрування у рамках стратегії розвитку промисловості.

В Україні ще не склався дієвий механізм інвестування масштабних технологічних змін. Державні науково – технічні програми часто не забезпечують кінцевих результатів. Проте не можна не бачити, що швидкість розпаду неконкурентоспроможних виробників значно перевищує темпи нових конкурентоспроможних. Така ситуація вимагає подальшого підвищення ролі держави у не допущенні деіндустріалізації країни і відновлення попиту на продукцію вітчизняних виробників на внутрішньому і світовому ринку.

В умовах переходу до ринкової економіки важливим напрямом економічних перетворень є проведення приватизації державного майна. Програми приватизації мають комплексний характер і пов'язані зі змінами не тільки в правовій, економічній, а і в політичній, соціальній та інших сферах. Суттєві зрушення при цьому відбуваються і у сфері фінансових відносин. Зменшуються обсяги державного сектору економіки, зростає величина фінансових ресурсів, що перебувають у власності фізичних та юридичних осіб. На основі приватизації залучаються іноземні інвестиції, відбуваються перетворення відносин власності. Державні органи управління починають використовувати економічні важелі в регулюванні економічних процесів.

Характерно, що процеси приватизації в останні десятиріччя у промислово-розвинутих країнах є постійними. За тих чи інших причин певні галузі та підприємства приватизуються. В той же час, деякі з них підлягають реприватизації. Особливого поширення приватизація набула в колишніх посткомуністичних країнах. При цьому проводиться вона у різних напрямках: приватизація майна державних підприємств і установ, державного житлового фонду і державного земельного фонду. Такі перетворення, як правило, проводяться швидкими темпами та в масових розмірах.

Для України історія національної приватизації розпочалась у 1992р. із прийняттям «Про приватизацію державного майна».

Актуальність питання приватизації для України залишається досить високою, оскільки держава контролює значну частину підприємств. Уся історія української приватизації будується навколо вирішення кількох основних проблемних питань, а саме визначення:

- цілей, які ставились перед приватизацією державного майна;
- кола осіб, які допускались до процесу роздержавлення;
- напрямів використання коштів, одержаних від продажу державного майна.

Згідно ЗУ «Про державну програму приватизації» державна політика у сфері приватизації стратегічних підприємств має сприяти підвищенню результативності приватизаційних процесів, за якої приватизація, окрім забезпечення надходжень до Держбюджету, насамперед дозволить:

- підвищити ефективність менеджменту на підприємствах, які мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави, активізувати використання їх науково-технологічного потенціалу у виробничій діяльності;
- продовжити ринкові трансформації в економіці шляхом та зміцнення прозорого конкурентного бізнес-середовища, забезпечення рівних можливостей суб'єктам промислової діяльності та протидії застосуванню неконкурентних методів ведення господарської діяльності;
- залучити інвестиції для технічного переозброєння та реконструкції виробництв стратегічних підприємств та забезпечити їх вихід на нові ринки збуту товарів, сприяти поповненню обігових коштів підприємств;
- зменшити навантаження на державу щодо управління державним сектором економіки, що забезпечить підвищення ефективності управління.

У той же час Україна потребує структурного оновлення та впровадження інноваційних технологій. На сьогодні Уряд України зіткнувся з проблемою низької ефективності державного управління промисловими компаніями, порівняно із приватними власниками, а також з тим, що розвиток конкуренції у різних галузях промисловості, де присутній державний сектор призводить до значних труднощів управління державними підприємствами.

У зв'язку з цим головними завданнями приватизації виступає не стільки фінансові прибутки держави, скільки створення ефективного адміністративного апарату. Україна не завжди дотримувалась політики націоналізації великих підприємств та посилення державного контролю у сферах, які тим чи іншим чином можуть впливати на загальний розвиток країни. Приватизації викликає багато суперечок та скандалів навколо окремих підприємств чи навіть цілих галузей.

Зараз Україна стоїть на межі, за якою, якщо не змінити підходи до приватизації підприємств, які складають основу національної економіки й безпеки держави, можна опинитися у дуже складній ситуації. Враховуючи низьку конкурентоспроможність національної економіки в умовах світової фінансової кризи та поглиблення міжнародних зв'язків, пошук нових підходів щодо приватизації загальнодержавної власності є особливо актуальним. На жаль, у держави не вистачає коштів для того щоб фінансувати стратегічні підприємства. Як і на початку процесу приватизації, так і сьогодні, фахівці гостро дискутують з питань її доцільності, обґрунтованості обраних напрямів, пріоритетів і темпів перебудови.

З погляду економічної безпеки, при приватизації стратегічних підприємств, існує ризик збереження основного профілю діяльності цих підприємств, виготовлення повного циклу продукції саме на українських підприємствах. Тому завданням законодавця є створення сприятливих умов розвитку галузей промисловості, особливо стратегічних, за рахунок застосування господарсько – правових засобів та механізмів державної підтримки.

Світовий досвід доводить, що жодна з країн навіть найрозвиненіша, не ставить за мету досягнення ефективної конкуренції по всьому асортименту продукції, яку вона може виробляти. Пріоритет надається лише тим секторам економіки, які мають умови для отримання конкурентних переваг на світовому ринку. Відповідно до цього повинні розподілитися ресурсні можливості держави і окремих галузей. Виходячи з кон'юнктури світового і внутрішнього ринків та наявності факторних умов, перш за все, розвинених і спеціалізованих факторів виробництва до пріоритетних галузей і виробництв, які можуть досить швидко підняти конкурентоспроможність своєї продукції, віднесено в машинобудуванні – ви-

робництво авіаційної і ракетної – космічної техніки, суднобудування тощо.

Сучасна промисловість складається з безлічі самостійних галузей виробництва, кожна з яких включає більшу групу родинних підприємств і виробничих об'єднань, розташованих в окремих випадках на значному територіальному видаленні друг від друга. Галузева структура промисловості характеризується складом галузей, їхніми кількісними співвідношеннями, що виражають певні виробничі взаємозв'язки між ними.

У галузевій структурі промисловості відображається рівень індустріального розвитку країни і її економічної самостійності, ступінь технічної оснащеності промисловості й провідна роль цієї галузі в економіці в цілому. Більше зроблена галузева структура промисловості певною мірою характеризує ефективність промислового виробництва. Про прогресивність структури промисловості судять як по складу й питомій вазі галузей, що входять у промисловість, так і по тому, наскільки досконала внутрішньогалузева структура тієї або іншої галузі промисловості, тобто наскільки в даній галузі представлені й розвинені найбільш прогресивні виробництва.

Так наприклад, на початку становлення сучасного Європейського Союзу основною метою промислової політики було, в основному, збереження промислової структури, однак з роками акцент перемістився на забезпечення умов для сумлінної конкуренції. Сьогодні головною метою промислової політики ЄС є підвищення конкурентоспроможності, а головним інструментом вважається створення таких умов для бізнесу, при яких дотримуються основні ринкові свободи і умови чесної конкуренції. Основними інструментами стають оцінка впливу великих угод на економіку й аналіз ефективності, ці механізми увесь час удосконалюються в їхньому практичному застосуванні. Це необхідно для того, щоб конкретні кроки в області промислової політики точно відповідали завданням галузей і були передбачувані по своєму результату.

На сьогодні провідною галуззю матеріального виробництва залишається промисловість і насамперед літакобудування, де акумулюються науково-технічні досягнення. При цьому в неї усе більше проникають новітні прогресивні технологічні процеси,

впроваджуються мікропроцесори й мікросхеми, які впливають на структуру виробництва.

Як відомо, стабільний економічний розвиток країни головним чином залежить від успішного функціонування підприємств промислового комплексу. Грошові кошти, які заробляють такі підприємства у своїй господарській діяльності, є найбільш стабільним джерелом поповнення прибуткової частини Державного бюджету України.¹ Після здобуття незалежності в Україні залишилися значні виробничі потужності в різних галузях промисловості. Промислова політика є досить складним сектором економічної політики. Але, існують такі галузі промисловості, які є найбільш перспективними і у розвитку яких Україна може стати світовим лідером за умови виваженої галузевої політики та адекватного державного стимулювання. Метою держави має стати виявлення тих секторів 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 промисловості, а також потреб внутрішнього та світового ринку. В умовах зростання конкуренції, особливу увагу слід приділити якості продукції, що виготовляється. В цьому контексті зусилля законодавця мають спрямовуватися на створення сприятливих умов для застосування новітніх технологій.

Ще раз хочеться зауважити, що життя сучасного суспільства є неможливим без передбачення майбутнього, без визначення перспектив його розвитку. Нині прогнозування — один з вирішальних наукових факторів формування стратегії і тактики економічної політики держави. Що вищий рівень соціально-економічного прогнозування в суспільстві, то вища й ефективність цілеспрямованого впливу держави на перебіг соціально-економічних процесів.

Треба щоб програми розвитку створювались своєчасно, мали більш конкретні заходи, містили реальні механізми, щодо розв'язання проблем розвитку промисловості.

На сьогоднішній день, згідно ЗУ «Про розвиток літакобудівної промисловості», літакобудування визнано пріоритетною, страте-

¹ Пісменна К.С. Господарсько – правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту. – Х.: Видавництво «ФІНН», 2009.- с. 4.

гічною галуззю України, але фактично поряд з авіапромем такий статус мають ще кілька десятків видів економічної діяльності. Тому ніяких реальних позитивних результатів цей статус не дає.

Галузь літакобудування регулюють більше 15 основних нормативно-правових актів, не рахуючи міжнародні договори та угоди.

В основному уряди України використовували фіскальні та монетарні методи регулювання галузі літакобудування:

- Досить поширеним є різноманітні податкові послаблення: ПДВ, ППП, земельний податок та ін.

- Було декілька спроб налагодити адекватне фінансування галузі за рахунок дешевих кредитів, цільових зборів з авіаперевізників, створення дієвих схем продажу авіатехніки (лізинг, офсети).

Останніми роками досить активно використовують організаційний метод. Так неодноразово змінювалась організаційно-правова форма деяких підприємств, змінюється форма власності, розглядається можливість корпоратизації деяких підприємств.

Нажаль, серйозних позитивних результатів перераховані заходи не принесли. Можна констатувати що діяльність уряду направлена не на інноваційний розвиток літакобудування, а на вихід із глибокої кризи та стабілізацію роботи авіапрому.

Ще раз хочеться зауважити, що на сьогодні Україна є однією з небагатьох держав світу, де здійснюється замкнений цикл розробки, випробувань та серійного виробництва повітряних суден (ПС), двигунів і головних систем літаків. Тому підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств авіаційної галузі можливе завдяки здійсненню тісної скоординованої праці підприємств на таких стадіях, як проектування, виробництво та експлуатація, що є провідними складовими життєвого циклу ПС.

Літакобудівна промисловість України може відіграти роль ключового фактора підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Нині авіаринок є досить насиченим, конкуренція на ньому йде не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. На сьогоднішній день в структурі експорту України частка продукції літакобудування є незначною, що свідчить про низький рівень конкурентоспроможності галузі в цілому. Наша країна, за словами фахівців, володіє відносно дешевою висококваліфікованою робочою силою; унікальними передовими технологіями, які

спираються на розвинутий науковий та високий інтелектуальний потенціал виробничого персоналу авіаційної галузі. Проте, Україна має найменші обсяги виробництва літаків. І причина у відсутності фінансових ресурсів.

Авіаційна промисловість являє собою одну з базових, стратегічно важливих галузей економіки України.

Розвиток галузі літакобудування України на сучасному етапі пов'язаний з низкою труднощів. Так, українське авіабудування як постачальник продукції авіабудування на світовий ринок має такі проблеми: недосить регулярні та недостатньо великі обсяги постачання не завжди достатньо конкурентоспроможної продукції літакобудування на міжнародний ринок; відносно повільне просування авіаційного обладнання та нових літаків на світові ринки. Оскільки для всіх сфер світового господарства характерна жорстка конкуренція між виробниками за ринки збуту, то такі недоліки можуть призвести до часткової або повної втрати своєї частки ринку, яка відразу буде зайнята конкурентами. Втрата частки міжнародного ринку для такої галузі, як літакобудування, означає необхідність масштабного скорочення виробництва, що, у свою чергу, може призвести до остаточного зникнення галузі.

Останнім часом ми все більше спостерігаємо зацікавленість російського авіапрому українськими авіабудівними компаніями, посилення впливу російських авіакомпаній на українські. Росія прагне все більш тісної інтеграції з українськими авіабудівниками. Окрім цього, сьогодні існує ймовірність до перенесення виробництва на територію Росії. Так, 28 жовтня 2010 року було створене українсько-російське спільне авіапідприємство, на основі ТОВ “Управляюча компанія “ОАК – Громадянські літаки”, із російського ВАТ “Об’єднана авіабудівна корпорація” та українського Державного авіабудівного концерну “Антонов”. Це, безумовно, має негативний вплив на самостійність української галузі літакобудування, яка не тільки є важливою складовою всього машинобудування країни, але й має також стратегічний характер. За таких обставин українські підприємства фактично поглинаються російськими.

Не можна не відзначити, як актуальну проблему літакобудівної промисловості, використання застарілого обладнання та необхідність постійної технічної модернізації цієї високотехнологічної га-

лузі задля забезпечення належного рівня конкурентоспроможності продукції. Заміна обладнання вимагає залучення великих обсягів інвестицій.

Крім того, для забезпечення значного збільшення обсягів виробництва авіаційної техніки необхідно провести невідкладні і термінові технічне і технологічне переоснащення більшості підприємств галузі. В Україні не здійснено технологічного переоснащення українських серійних авіазаводів, не розвинуто лізинг і сервісне обслуговування літаків, що виробляються, і, як наслідок, замість розвитку серійне виробництво вітчизняних літаків перебуває в стані стагнації.

Наступним негативним явищем, яке запобігає розвитку галузі літакобудування є наявність прогалин та колізій в чинному законодавстві. Так, наприклад, більшість з передбачених Законом України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» заходів державної підтримки були відмінені іншими законодавчими актами.

Даний факт свідчить про непослідовність та безсистемність державної підтримки літакобудування. Підприємствам літакобудування не реалізована низка важливих пільг, які передбачалися нормами Закону України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» з 1.01. 2002 року до 2008 року. У повному обсязі вони діяли лише у 2002 році. Починаючи з 2003 року дія окремих статей призупинялася, інших – відмінялася взагалі, а пільга з плати за землю у 2006 році була зменшена на 50%, у 2007 році – на 75%. Наприклад, вартісний ефект для АНТК ім. О. Антонова впродовж: дії цього закону склав 2,6 % від очікуваного.¹

Вимагає удосконалення нормативно-правова база щодо забезпечення збереження й розвитку внутрішнього ринку, який потребує нових дієвих лізингових і компенсаційних схем, та просування продукції вітчизняного авіабудування на зовнішній ринок.

Сьогодні доводиться констатувати, що літакобудівна промисловість знаходиться у дуже важкому стані і потребує негайних

¹ Андреева О.О. Проблеми розвитку галузі літакобудування в Україні та шляхи їх вирішення // Вісник Запорізького національного університету № 1(II), 2012 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум.: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/vznu/Jur/2012_1_2/091-95.pdf.

перетворень. Політика державної підтримки в сфері літакобудування потребує реформування. Отже, відкритим залишається питання найліпшої для літакобудівної галузі державної підтримки, яка повністю відповідала міжнародним вимогам, вимогам СОТ, а також повної мірою задовольнила усю галузь літакобудування.

Плавишуда К.В.

*аспірант кафедри господарського права
Національного університету
«Юридична академія України
імені Ярослава Мудрого»*

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МЕТАЛУРГІЙНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ

1. Економічна характеристика металургійного комплексу в національній економіці України

За останні роки в господарсько-правовій науці з'явилася ціла низка дисертацій та монографій досліджень саме масштабу галузевих. Серед них для національної економіки аспектів розвитку господарсько-правового забезпечення слід назвати роботи Пашкова В.М.¹, Письменної К.С.², Битяка О.Ю.³, Єфремової К.В.⁴ Ці галузеві дослідження ґрунтуються на положеннях державної економічної політики та зокрема на її господарсько-правовому компоненті. На необхідність розподілу економічної та господарсько-правової політики держави, що втім тісно пов'язана одна з одною справедливо наголошує Задохайло Д.В.⁵

¹ Пашков В.М. Напрямки оптимізації господарсько-правового забезпечення суспільних відносин у галузі охорони здоров'я: Монографія / В.М. Пашков. - К.: Видавництво «МОРІОН», 2006.

² Письменна К.С. Господарсько – правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту: Монографія / К.С. Письменна.- Харків : Видавництво « ФІНН», 2009.

³ Битяк О.Ю. Господарсько – правове забезпечення функціонування електроенергетичного комплексу України: Монографія / О.Ю. Битяк .- Харків : Видавництво « ФІНН», 2011.

⁴ Єфремова К.В. Особливості правового регулювання господарської діяльності на ринку виробів із дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння: Автореферат дис. канд.юрид. наук (12.00.04).-Х.,2009.

⁵ Задохайло Д.В. Економічна та господарсько-правова політика держави : співвідношення та законодавче забезпечення. Вісник академії правових наук України. Х.: Право, 2012, №1 (68) стор. 127-137.