

19. Евтушенко В.Ф. Правовое положение налоговых агентов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.14 / Евтушенко Виктория Федоровна. – М., 2006. – 182 с.
20. Конституція України: Закон України: [офіц. текст станом на 11 березня 2010 року]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до докум.: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=254%EA%2F96-%E2%F0> – Заголовок з екрана.
21. Щекин Д.М. Налоговое право государств – участников СНГ (общая часть): [учебное пособие] / Под. ред. канд. юрид. наук С.Г. Пепеляева. – М.: Статут, 2008. – 412 с.

УДК 346.12:629.7

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ ЛІТАКОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Андреева О.О., здобувач

Національна академія внутрішніх справ

Дана стаття присвячена проблемам розвитку галузі літакобудування в Україні; виокремлені головні причини, які перешкоджають розвитку вітчизняного літакобудування; запропоновано можливі шляхи вирішення даних проблем.

Ключові слова: галузь літакобудування, проблеми розвитку галузі літакобудування, шляхи розвитку галузі літакобудування.

Андреева Е.А. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ / Национальная академия внутренних дел, Украина

Данная статья посвящена проблемам развития отрасли самолетостроения в Украине; выделены основные причины, которые препятствуют развитию отечественного самолетостроения; предложены возможные пути решения данных проблем.

Ключевые слова: отрасль самолетостроения, проблемы развития отрасли самолетостроения, пути развития отрасли самолетостроения.

Andreeva E.A. PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF AIRCRAFT CONSTRUCTION IN UKRAINE AND THEIR SOLUTIONS / National academy of internal affairs, Ukraine

This article dedication to the problems of aircraft construction in Ukraine, singled out the main reasons that hinder the development of domestic aircraft, offered possible solutions to these problems.

Key words: aircraft industry, the problems of aircraft construction, aircraft industry prospects.

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 може посідати вагоме місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації.

Галузь літакобудування 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 у своїй продукції результати діяльності суміжних галузей національної економіки, є для будь-якої країни показником її науково-технічного розвитку і промислового потенціалу.

Разом із тим, приймаючи до уваги негативні причини, що у своїй сукупності спричиняють «заторможення» розвитку даної галузі, перспективи швидкого економічного зростання поступово знижуються, а сучасне літакобудування залишається поза належною увагою.

Варто відмітити, що на сьогоднішній день, дослідження галузі літакобудування залишилися поза пильною увагою провідних науковців. Разом із тим, вагомий внесок у розвиток галузі літакобудування шляхом винайдення цінних винаходів зробили такі науковці як: Микола

Жуковський, Костянтин Калінін, Георгій Проскура, Йосип Німан, Олександр Мікулін, Олег Антонов, Гліб Лозино-Лозинський, Олександр Можайський, Ігор Сікорський та інші.

Метою статті є висвітлення та здійснення аналізу головних проблем розвитку галузі літакобудування, а також запропонуванні можливих шляхів вирішення даних проблем.

Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації.

Потенціал підприємств авіаційної промисловості свідчить про цілком можливе збільшення обсягів розроблення та виробництва авіаційної техніки, зокрема за такими напрямками, як літакобудування (регіональні пасажирські 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, вертольотобудування, безпілотні літальні апарати.

Законом України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [1] створено умови для розвитку літакобудівної промисловості, забезпечення виконання суверенних зобов'язань держави, спрямованих на розвиток літакобудівної промисловості, збереження та збільшення робочих місць на підприємствах суміжних галузей.

Даним нормативно-правовим актом галузь літакобудування було визнано пріоритетною галуззю економіки України і віднесено науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи по створенню нової авіаційної техніки до категорії критичних технологій.

Вітчизняне літакобудування знаходиться в кризовому стані. За останні п'ять років українські підприємства побудували менше двадцяти літаків. При цьому виробничі потужності одного тільки Харківського державного авіаційного виробничого підприємства дозволяють виробляти близько двадцяти літаків щороку.

Однією з причин такого стану, на нашу думку, є **недостатній розмір коштів, які виділяються державою для розвитку галузі літакобудування**. Так, наприклад, Законом України «Про Державний бюджет України на 2011 рік» [2] передбачено виділення всього 570 тисяч гривень на закупівлю і модернізацію озброєння та військової техніки для Збройних Сил України, в тому літаків АН-70 та двигунів Д-27. У той же час, Законом України «Про Державний бюджет на 2010 рік» взагалі не було закладено ніяких коштів на придбання літаків на умовах лізингу, хоча дана операція була передбачена в ньому. Закон України «Про Державний бюджет на 2009 рік» взагалі не передбачив ніяких виділень коштів на розвиток даної галузі.

Таким чином, як ми бачимо, фінансова допомога держави стосовно розвитку і підтримки галузі літакобудування впродовж останніх років залишається недостатньою та малозначною для того щоб дати змогу їй розвиватися. Хоча, літакобудування є однією з небагатьох галузей, у яких Україна здатна вирішувати завдання, які відповідають сучасним світовим вимогам, що може в повній мірі призвести до поліпшення її фінансового становища та зміцнення своїх позицій на світовій арені. Приміром, до складу авіабудівної промисловості України входить: 20 підприємств, що розробляють та виготовляють завершену продукцію, у т.ч. літакобудівні та двигунобудівні заводи; 24 підприємства, що серійно виготовляють вузли, агрегати, комплектуючі вироби для літальних апаратів та авіадвигунів; більше 50 підприємств інших галузей виконують роботи по виготовленню комплектуючих виробів для авіаційної техніки. На підприємствах та наукових установах авіабудівної промисловості працює близько 60 тисяч працівників. Стимулювання авіабудівної промисловості є одним із засобів розвитку інших галузей промисловості України, а саме радіоелектроніки, машинобудування, приладобудування, металургії та інших.

Наступним негативним явищем, яке запобігає розвитку галузі літакобудування є **наявність прогалів та колізій в чинному законодавстві**. Так, наприклад, більшість з передбачених Законом України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» [3] заходів державної підтримки були відмінені іншими законодавчими актами. Даний факт свідчить про непослідовність та безсистемність державної підтримки літакобудування.

До негативних причин, які «стопорять» розвиток галуз літакобудування відноситься також **відсутність підтримки державних та недержавних підприємств**, зокрема невиконання урядом законодавчих актів щодо стимулювання розвитку авіаційної промисловості України [4].

Підприємствам літакобудування не реалізована низка важливих пільг, які передбачалися нормами Закону України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» з 1 січня 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.

У той же час, Законом України «Про розвиток літакобудівної промисловості» передбачено тимчасово, до 1 січня 2016 року, з метою створення належних умов для забезпечення виконання Україною зобов'язань, передбачених міжнародними договорами (угодами) України, до суб'єктів літакобудування, що в установленому порядку здійснюють розробку авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництво авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонт авіаційної техніки та авіаційних двигунів; виконують державне або оборонне замовлення на розробку авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництво авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонт авіаційної техніки та авіаційних двигунів; забезпечують виконання Україною міжнародних зобов'язань з реалізації міжнародних контрактів з розробки авіаційної техніки та авіаційних двигунів, постачання авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництва авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонту авіаційної техніки та авіаційних двигунів застосовуються особливості сплати ввізного мита щодо товарів за кодами Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД) (2371а-14, 2371б-14, 2371в-14, 2371г-14) згідно з нормами пункту «р» статті 19 Закону України «Про Єдиний митний тариф» [5], особливості здійснення розрахунків в іноземній валюті згідно з нормами статті 6 Закону України «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті» [6], а також особливості сплати земельного податку, податку на додану вартість, податку на прибуток підприємств, встановлені відповідними податковими законами.

Однією з головних причин втримання розвитку даної галузі є **зростання дефіциту кваліфікованих кадрів** за рахунок низької в порівнянні з провідними світовими авіавиробниками заробітної плати на українських авіаційних заводах. Необхідно зауважити, що на даний час вживаються заходи, щодо збереження висококваліфікованих працівників основних робітничих професій галузі. Однак обсяг виробленої продукції, що припадає на одного працюючого, у вітчизняному авіабудуванні, поки що, становить менше 50 тис. гривень на рік, що у 20-30 разів менше, ніж в американських і європейських виробників авіаційної техніки.

Наступною причиною є те, що в даний час, склалися **нерівні умови діяльності підприємств державної і недержавної форм власності**, що фактично дискримінує державні підприємства галузі в частині складних умов одержання кредитів, необхідності проведення тендерних процедур, вилучення 30% чистого прибутку (державних дивідендів), неможливості бути засновником та учасником господарських товариств та відсутності ефективних систем довгострокового кредитування зовнішньоекономічних контрактів та лізингу.

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.

Окремою проблемою є необхідність проведення тендерних процедур при здійсненні державних закупівель, що негативно впливають на діяльність підприємств галузі, уповільнюють (а іноді – і унеможливають) виконання замовлень на виготовлення авіаційної техніки.

Отже, підсумовуючи вищевикладене, варто сказати, що головними причинами, які заважають розвиватися галузі літакобудування є зниження науково-технічного та технологічного потенціалу авіаційної промисловості, зростання відставання України в цій галузі від розвинутих іноземних держав, неефективність механізмів стимулювання інноваційної

діяльності, критичне становище основних виробничих фондів підприємств і структури їх кадрового потенціалу, низька конкурентоспроможність продукції вітчизняної авіаційної промисловості викликають потребу в негайному розв'язанні організаційно-правових, фінансових, економічних та інших проблем її функціонування та розвитку; нестача обігових коштів для виконання виробничих програм підприємств; відсутність державної підтримки експортерів авіаційної техніки, що може призвести до зриву експортних контрактів; вкрай незначний обсяг виробництва та збуту авіаційної техніки, що призводить до її подорожчання та фактичної нерентабельності виробництва; зношеність основних фондів підприємств, у тому числі моральний і фізичний знос устаткування та технологій; відсутність системи підтримки (стимулювання) попиту на авіаційну техніку (лізинг, субсидування, підтримка експорту, офсет).

Приймаючи до уваги наявність усіх перелічених причин росту галузі літакобудування, варто зазначити, що стан літакобудування України потребує впровадження організаційних, фінансових, правових заходів, вирішення кадрових питань, зміни підходів до управління галузі застосування наукових, інноваційно-логістичних позицій.

Галузь літакобудування, що володіє значним освітнім, науково-технічним і виробничим потенціалом, достатнім для ефективного розроблення та виробництва авіаційної техніки, конкурентоспроможної на світовому ринку передбачені Стратегією розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року, виконувалися не у повному обсязі.

Відсутні досконалі організаційно-економічні механізми забезпечення серійного виробництва літаків у державі на інноваційно-логістичних засадах та обґрунтованої маркетингової системи просування їх на ринки авіатехніки.

У літакобудуванні України з відомих причин загальмовано впровадження ефективних структурних реформ, які б дозволили перетворити його на інвестиційно привабливу галузь.

Маркетингове забезпечення ефективного і перспективного планування виробництва, не спрямоване на досягнення високих кінцевих результатів з мінімальними витратами.

Потребує глибокої модернізації виробничої, науково-дослідної та конструкторської інфраструктури авіаційної промисловості.

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.

Необхідно провести повну модернізацію авіабудівних підприємств. Їх недостатня адаптованість до ринкових умов господарювання та недосконало проведена інтеграція, відсутність ефективної системи кредитування зовнішньоекономічних контрактів і підтримки експорту підприємств галузі на певному етапі спричинили скорочення виробництва літаків, а відсутність ефективних соціальних заходів, стимулювання молодих талановитих учених, конструкторів та інженерів підприємств авіаційної промисловості спонукає їх до пошуків роботи за кордоном.

Необхідно привести до узгодженості нормативно-технічну базу проектування та виробництва авіаційної техніки в Україні з відповідною документацією провідних світових виробників цієї техніки і міжнародних організацій гальмували інтеграцію українського літакобудування у світову авіаційну промисловість.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12 липня 2001 року / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/t012660.html
2. Про Державний бюджет на 2011 рік: Закон України від 23 грудня 2010 року // Відомості Верховної Ради України. – 2011. - № 7-8. - Ст.52.
3. Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні : Закон України від 12 липня 2001 року // Відомості Верховної Ради, 2001. - № 50. - Ст.261.

4. Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: затв. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. N 1656-р.
5. Про Єдиний митний тариф: Закон України від 5 лютого 1992 року // Відомості Верховної Ради України. – 1992. - № 19. - Ст.259.
6. Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті: Закон України від 23 вересня 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - № 40. - Ст.364.

УДК 342.922: 347.994 (477)

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ПРАЦІВНИКОМ МІЛІЦІЇ ПРЕДСТАВНИЦЬКИХ ФУНКЦІЙ В АДМІНІСТРАТИВНОМУ СУДОЧИНСТВІ УКРАЇНИ

Барановський М.В., здобувач

Харківський національний університет внутрішніх справ

У статті розкриваються особливості здійснення представницьких функцій працівником міліції. Запропоновані доповнення до чинного законодавства. Сформульовано поняття процесуального представництва, здійснюваного працівником міліції.

Ключові слова: Кодекс адміністративного судочинства України, працівник міліції, процесуальне представництво, адміністративне судочинство, законний інтерес.

Барановский Н.В. ОСОБЕННОСТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАБОТНИКОМ МИЛИЦИИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИХ ФУНКЦИЙ В АДМИНИСТРАТИВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ УКРАИНЫ / Харьковский национальный университет внутренних дел, Украина

В статье раскрываются особенности осуществления представительских функций работником милиции. Предложены дополнения к действующему законодательству. Сформулировано понятие процессуального представительства, осуществляемого работником милиции.

Ключевые слова: Кодекс административного судопроизводства Украины, работник милиции, процессуальное представительство, административное судопроизводство, законный интерес.

Baranovskiy N.V. REVIEW OF THE ADMINISTRATIVE PROCEDURAL LEGISLATION OF UKRAINE AND THE PRACTICE OF ITS APPLICATION / Kharkov national university of internal affairs, Ukraine
The article deals with peculiarities of implementing representative capacities by a militia official. Some alterations to current legislation are put forward. The definition of militia proceeding representation is formulated.

Key words: Code of administrative judicial procedure of Ukraine, a militia representative, proceeding representation, representative capacities.

У сучасній адміністративній процесуальній науці, адміністративному процесуальному законодавстві, інститут представництва цілком справедливо пов'язують із захистом прав, свобод, законних інтересів сторонніх осіб. Відтак, процесуальний представник – особа, особисто не зацікавлена в результатах розгляду й вирішення конкретного публічно-правового спору. Крім цієї обставини, процесуальний представник характеризується й іншими особливостями, а надто, – щодо здійснення представництва органу внутрішніх справ.

Природно, що нетривале існування інституту вітчизняної адміністративної юстиції обумовило мало розробленість теоретичних й прикладних аспектів застосування норм Кодексу адміністративного судочинства. Темі здійснення працівником міліції представницьких функцій в адміністративному судочинстві України вичерпна увага не приділялася, хоча й можемо спостерігати деякі загальні праці О.В. Анпілогова, А.Т. Комзюка, Р.О. Куйбіди, Р.С. Мельника, присвячені проблемам здійснення представництва в адміністративному судочинстві. Тож, у представленій статті маємо виявити особливості здійснення працівником міліції представницьких функцій в адміністративному судочинстві.

Досліджуючи проблеми здійснення працівником міліції представницьких функцій в адміністративному судочинстві, варто зважати на сукупність об'єктивно існуючих обставин.