УДК 347.8 (476)

С. В. Заболотній,
фахівець

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ
(економіко-правові аспекти)

У даній статті аналізуються правові аспекти залучення іноземних інвестицій в авіаційну галузь, а також визначаються шляхи вирішення проблем щодо розвитку сфер даної галузі.

Ключові слова: інвестування, авіаційна галузь, розвиток, іноземні інвестиції, виробництво, проектування, законодавство.

Зусилля Української держави інтегруватися у світове товариство відбувається в умовах реформування відносин власності і структурної перебудови економіки в середині країни. Велике значення для стимулювання розвитку ринкових відносин в цих умовах має залучення і оптимальне використання іноземних інвестицій.

Проблеми залучення іноземних інвестицій завжди займали одне з центральних місць в юридичній науці. Це пов'язано з тим, що інвестування є базовим процесом розширеного відтворення та вирішення сучасних проблем вітчизняної економіки, а це, в свою чергу, впливає на соціально-політичне становище країни. Активізація інвестиційної діяльності, збільшення обсягів інвестування та їх ефективне використання є головною передумовою економічного зростання України, та одним з вирішальних факторів успішного розвитку авіаційної галузі .

Після розширення Європейського співтовариства Україна стала привабливим місцем для інвестування у зв'язку з тим, що на сьогодні лишається фактично єдиним «оазисом» у східній Європі для розміщення виробничих площ для мультинаціональних компаній, – дешева робоча сила, доступні ресурси та об'єкти інвестування, багатомільйонний ринок збуту тощо.

Саме ці чинники свого часу призвели до шаленого підйому інвестиційної діяльності в країнах колишнього соціалістичного табору Східної Європи, – Словаччині, Чехії, Угорщині, Польщі.

Ці країни значно випередили Україну за темпами зростання національного валового продукту завдяки правильній інвестиційній політиці, що була спрямована саме на залучення та стимулювання іноземних інвесторів, які могли б безперешкодно інвестувати в економіку та мати гарантії повернення інвестицій.

Тому зараз дуже актуальною стає потреба у всебічному та досконалому вивченні, розгляді та аналізі питань правового регулювання іноземних інвестицій, особливо тих проблем та недоліків які на сьогодні має українське законодавство в цій сфері. Бо більшість питань з цього приводу є не достатньо висвітлені у роботах вітчизняних науковців та практиків. Це дасть змогу виправити допущені раніше помилки та знайти шляхи подолання існуючих проблем правового регулювання іноземних інвестицій в Україні. Що стане передумовою залучення необхідного обсягу інвестицій в економіку України.

Зауважу, що на сучасному етапі чимало вітчизняних вчених присвятили свої праці дослідженню питання іноземних інвестицій: Федоренко В. Г., Вишняков А. К., Шишка Р. Б., Медведчук В. В., Богуславський М. М., Богатирьов А. Г., Вознесенська Н. Н., Бершеда Є. Р., Купагин М. М.

Правове регулювання іноземних інвестицій в Україні здійснюється та регулюється рядом законів та підзаконних актів, так в Законі України «Про режим іноземного інвестування» дається визначення поняття іноземних інвестицій. Іноземними інвестиціями визнаються цінності, що вкладаються іноземними інвесторами в об'єкти інвестиційної діяльності відповідно до законодавства України з метою отримання прибутку (п. 2 ст. 1 Закону). Саме іноземне інвестування характеризується спеціальними вимогами до суб'єкта, інвестицій, порядком інвестування, гарантіями захисту прав та законних інтересів іноземного інвестора. [2, с. 321].

Іноземне інвестування має незаперечні переваги перед будь-якими видами економічної допомоги. Вони зазвичай є додатковим джерелом інвестування вітчизняного виробництва, його модернізації, розробки та запровадження новітніх технологій. При цьому не зростає зовнішній борг країни як при звичайних видах іноземної допомоги, навпаки – іноземне інвестування сприяє отриманню коштів для його погашення [3, с. 2].

Однію з галузей промисловості яка потребує для свого розвитку та залучення новітніх, та інноваційних технологій є авіаційна галузь, яка впливає і разом з тим, відбиває рівень розвитку суспільного виробництва.

Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл створення й виробництва авіатехніки.

Крім проектування й виробництва пасажирських і транспортних літаків, в Україні є мережа авіаремонтних підприємств, у тому числі й для відновлення бойових літаків і вертольотів. Нині планується об'єднання авіабудівельних та авіаремонтних заводів в одну Державну літакобудівну акціо-

нерну компанію. До складу об'єднання увійдуть сім державних організацій: «АНТК ім. Антонова», «Київський завод «Авіант», «Харківське державне авіаційне виробниче підприємство», «Київський авіаремонтний завод 410 цивільної авіації», «Харківський машинобудівний завод «ФЕД», інститут «Буран», «Харківське агрегатне конструкторське бюро».

Крім того, до складу корпорації ввійдуть акціонерні компанії: «Електроприлад», «Дніпропетровський агрегатний завод» й «Український науково-дослідний інститут авіаційної технології» («УкрНДІАТ»). При цьому корпорація «Антонов», що нині існує, ліквідується. Зазначимо, що дана корпорація була створена в 2005 році у складі п'яти організацій: «АНТК ім. Антонова», Київського й Харківського авіазаводів, 410-того авіаремзаводу й «УкрНДІАТ».

Планується, що в існуючому нині об'єднанні, «неефективну» систему управління буде замінено на централізовану й менш розгалужену, тут буде організований єдиний маркетинговий і фінансовий центр. Цінні папери створеної акціонерної компанії будуть котируватися на біржі, що, безумовно, вплине на кількість коштів, інвестованих в наше авіабудування [5, с. 1].

Авіаційна промисловість – один з пріоритетних напрямків розвитку сучасної української економіки, тому галузі необхідна державна підтримка. З огляду на обмежені можливості українського бюджету, можна зазначити, що галузь усе ще має потребу в стратегічних інвесторах.

Тільки на долю авіакомпаній світу припадає 1,6 млрд чол. перевезених за рік. Довгостроковість і велика вартість авіаційної техніки призводить до тривалої окупності інвестиційних проектів (не менш ніж 10 років), що мало зацікавлює сучасного інвестора вкладати інвестиційні ресурси в український авіатранспортний ринок. Також відсутність чіткого керівництва, вміння управляти інвестиційним процесом, невизначеність з власниками сучасних авіапідприємств стримує інвесторів від вкладання інвестицій в цю галузь.

З огляду на історично сформовану специфіку асортиментів продукції, яку випускають українські авіазаводи, варто звернути увагу на те, що профільною продукцією для українських підприємств залишаються транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і середніх магістральних ліній. Це дозволяє українським виробникам зайняти різні ринкові ніші з найбільшими світовими виробниками літаків. Однак саме ніша магістральних пасажирських лайнерів зазвичай вважається найприбутковішою.

Незважаючи на відсутність активних дій компаній Boeing й Airbus на ринку регіональних пасажирських літаків, конкурентна боротьба на цьому ринку залишається дуже напруженою. Фахівці зазначають, що протягом 5 років без інвестування в проекти виробництва таких літаків Україна може втратити зовнішній ринок, оскільки його за цей час встигнуть зайняти конкуренти – російські, канадські й бразильські виробники. Ситуацією на ринку, що швидко розвивається, можуть скористатися гравці, одним із яких цілком може стати Україна. Однак для успішної конкуренції на цьому ринку, варто переглянути стратегії свого розвитку: падіння попиту на регіональні комерційні лайнери місткістю до 70 пасажирів – колись основній ринковій ніші Embraer й Bombardier – змушує компанії випускати більші літаки й вступати в гостру конкурентну боротьбу в сегменті літаків на 100 місць, в якій разом з Embraer й Bombardier беруть участь Boeing й Airbus, і на який планує вийти російська фірма «Сухий» зі своїм Sukhoi Superjet 100. Таким чином, даний сегмент стане полем бою всіх провідних авіабудівних корпорацій, а, отже, для нього буде характерна особливо гостра конкуренція.

Однією з переваг України при виведенні своїх літаків на зовнішні ринки, повинна стати розгалужена мережа підприємств, що займаються сервісним обслуговуванням і післягарантійним ремонтом літаків. Розташування цих заводів має стимулювати продаж наших літаків на далеких ринках Південної Америки, Африки, Австралії. Саме розміщення своїх сервісних підприємств у країнах експлуатації техніки, максимальна їхня наближеність до покупців, повинні усунути деяку слабість конкурентних позицій України на ринку регіональних і середньомагістральних літаків.

Практично поза увагою потенційного інвестора залишається значний і дуже перспективний сектор авіаційної промисловості України: підприємства, що випускають надлегкі літальні апарати: надлегкі літаки, дельтаплани, мотодельтаплани й параплани), традиційно залишаються в тіні великих заводів. Внутрішнього ринку для таких апаратів в Україні допоки немає, однак зовнішні ринки для них відкриті.

Авіаційна галузь в Україні має досить великий потенціал, який дістався нам у спадок ще з часів СССР. Його складають не лише авіаційні заводи, а й наявність кадрів та високорозвиненої наукової бази для галузі. Задіяти їх та максимально ефективно використати – мета яка допоможе підняти не лише галузь, а й численні дослідницькі установи, фундаментальну науку. Заводи-гіганти, хоча і не є досить ефективними за сучасними стандартами, проте можуть стати осередками розвитку не лише інвестиційного ринку, а й науково-дослідницького потенціалу країни, міжнародних зв'язків [4, с. 12].

На сьогодні, залучення іноземних інвестицій авіаційними підприємствами відбувається за рахунок ресурсів комерційних фінансових установ як вітчизняних, так і іноземних, та за участі міжнародних урядів та держав. Але використання і управління інвестиціями на вітчизняних авіатранспортних підприємствах здійснюється з грубими помилками, що призводить до не раціонального використання інвестиційних ресурсів.

Також основною проблемою залучення іноземних інвестицій в авіаційну галузь є не стабільна

політична ситуація в країні яка відштовхує іноземців від здійснення інвестиційної діяльності в Україні, а також відсутність законодавства яке б могло давати пільги та гарантії інвестору при залученні власних коштів. Крім цього основним законодавчим актом, що регулює відносини у сфері авіації є Повітряний кодекс України. Однак положення Повітряного кодексу не в повній мірі відповідають нормам міжнародного законодавства і потребам авіації, що підтверджують висновки та рекомендації аудиту ІСАО з перевірки організації управління цивільною авіацією України.

З метою гармонізації законодавчого поля України зі стандартами JAA та іншими нормами європейського права, що регламентують діяльність цивільної авіації, вбачається необхідним прийняття нового Повітряного Кодексу України.

Новий Повітряний кодекс України повинен містить норми права, що регулюють діяльність авіації та використання повітряного простору України з метою задоволення потреб держави та її громадян у повітряних перевезеннях та забезпечення безпеки авіації.

Слід сказати, що іноземних інвесторів дещо лякає недосконаліть судового законодавства. В нашій країні може існувати декілька рішень судів протилежних за змістом. Для прикладу можна навести ситуацію, що склалася між ВАТ «Авіакомпанією «Дніпроавіа» та АТ «Дойче ЛюфтганзаГ».

Господарським судом Дніпропетровської області 31.10.2006 р. по справі № А25/237-06 за позовом ВАТ «Дніпроавіа» до Державіаслужби про скасування дозволів на здійснення повітряного сполучення, наданих АТ «Дойче Люфтганза», було прийнято рішення яким у задоволені позовних вимог ВАТ «Дніпроавіа» відмовлено.

Однак, стає відомо, що 20.03.2006 р. Ленінським районним судом м. Миколаїв за позовом фізичної особи було постановлено ухвалу про забезпечення позову, а саме заборону АТ «Дойче Люфтганза», іноземній авіакомпанії, призначеній на відповідні рейси, літати в Україну, а також заборону аеропортам приймати літаки зазначеної компанії, а Державіаслужбу зобов'язано скасувати всі дозволи, надані АТ «Дойче Люфтганза».

Через зазначене рішення Ленінського районного суду м. Миколаїв розгорівся міжнародний скандал, наслідком якого могла би стати відмова Німецької сторони приймати авіаперевізників України.

З метою недопущення міжнародного скандалу 29.03.2006 р. заходи забезпечення позову було скасовано.

Однак, практика подання позовів до різних судів одночасно з метою отримання хоча б одного позитивного рішення є досить розповсюдженою у сфері авіації. Виправити такий стан справ можливо завдяки впровадженню судової реформи в Україні.

Оскільки літаки вітчизняного та іноземного виробництва недоступні для багатьох авіакомпаній, деякі авіакомпанії беруть літаки на умовах лізингу і це для них є єдиним шляхом оновлення парку повітряних суден. Однак система та законодавчі умови лізингу повітряних суден не розвинуті в обсягах, що відповідають економічній доцільності. У зв'язку з цим постає необхідність законодавчого регулювання правових відносин у сфері лізингу повітряних суден.

Необхідно звернути увагу на необхідність розробки та прийняття Закону України «Про цивільну авіацію» направленного на підвищення іміджу цивільної авіації України у світової спільноти та статусу цивільної авіації в нашій державі, а також на її подальший розвиток.

Дослідивши проблеми і прогалини в законодавстві України у сфері авіації, які можуть слугувати гальмом для розвитку та залучення іноземних інвестицій можна дійти висновку, що для подальшого розвитку авіаційної галузі, інтеграції України в «єдине європейське небо» та захисту національних інтересів на ринку авіаційних перевезень необхідно вирішити наступні пріоритетні завдання:

1) прийняття нової редакції Повітряного кодексу України, який враховує вимоги ІСАО та ЄС, а також зміни в нормах українського законодавства, які відбулися за період після введення його в 1993 році;

2) набуття членства у JAA через впровадження системи безпеки польотів ЄС (JAR);

3) перехід до І категорії згідно Міжнародної програми оцінки безпеки польотів FAA, що надасть можливість розширення польотів до США і Канади українськими експлуатантами;

4) реалізація вимог умов «горизонтальної Угоди» з питань авіаційного сполучення Україна-Європейський Союз, опрацювання та створення «дорожньої карти» по реалізації повномасштабної Угоди Україна – ЄС з питань авіаційного транспорту;

5) утворення стратегічного альянсу як флагманського авіаперевізника шляхом об'єднання провідних авіакомпаній України: «АероСвіт» та «Міжнародні авіалінії України»;

6) модернізація аеропорту «Бориспіль» та розробка стратегії розвитку провідних аеропортів України (Донецьк, Львів, Одеса), що сприятиме загальноекономічному розвитку регіонів та дозволить збільшити обсяг інвестицій, активно впливати на соціально-економічні процеси в регіонах, створювати нові робочі місця та конкурувати з авіатранспортними вузлами Центральної, Східної та Південно-Східної Європи;

7) продовження роботи по створенню дієвої системи підтримання льотної придатності повітряних суден та сертифікація нового літака АН-148 спільно з EASA на відповідність нормам льотної придатності CS-25;

8) відродження національної системи підготовки авіаційних фахівців через створення Українського Центру вищої льотної підготовки;

9) створення української системи взаєморозрахунків авіаперевізників, що включає в себе впровадження нових технологій продажу та обробки

електронних авіаквитків спільно з BSP IATA та здійснення безпаперового оформлення вантажних та поштових перевезень;

10) розробка та прийняття Закону України «Про цивільну авіацію України», що направлено на підвищення іміджу цивільної авіації України у світової спільноти та статусу цивільної авіації в нашій державі, а також та її подальший розвиток;

11) розробка і прийняття Закону України «Про аеропорти»;

12) удосконалення законодавства у сфері лізингу авіаційної техніки;

13) впровадження національної програми авіаційної безпеки.

Досягнення цього можливо за умови поступової гармонізації Українського законодавства до міжнародного та впровадження і застосування в Україні міжнародних стандартів.

Як підсумок, можна говорити про конкурентноздатність авіаційної галузі в Україні – галузі, яка є однією з небагатьох галузей в Україні, які можуть претендувати на високе місце в сучасному світі високих технологій.

Авіаційна промисловість в Україні – не лише абстрактна гордість країни, про яку традиційно згадують посли іноземних держав та українські політики, це галузь, яка реально може приносити Україні прибутки вже зараз і в майбутньому. Україна спроможна розробити та презентувати проекти – конкурентноздатні не лише на регіональному, а й на світовому рівні, а для цього потрібно значне залучення коштів в дану сферу як з боку держави так і з боку іноземних інвесторів.

Література

1. *Закон* України від 19.03.1996 р. «Про режим іноземного інвестування» // ВВР України. – 1996. – № 19. – ст. 80.

2. *Вінник О.М.* Інвестиційне право: Навчальний посібник. – К.: Юридична думка, 2005. – 568 с.

3. *Федорчук В. Е.* Режим прямого іноземного інвестування (порівняльно-правове дослідження). Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. – Донецьк, 2003. – С. 1–2.

4. *Краснокутська Н.С.* Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навчальний посібник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 352 с.

5. *Пономарьов О. В.* Оцінка якості інвестиційної діяльності авіатранспортних підприємств Дис... канд. наук: 08.00.04 – 2008.

С. В. Заболотний

Правовое регулирование иностранных инвестиций в авиационной области (экономико-правовые аспекты).

В данной статье анализируются правовые аспекты привлечения иностранных инвестиций в авиационную отрасль, а также определяются пути решения проблем по развитию сфер данной отрасли.

S. V. Zabolotniy

Legal regulation of foreign investments in industry avitsiyniy (economic and legal aspects).

This article examines the legal aspects of foreign investment in the aviation industry, and identifies ways to address the development areas of the industry.