

СЕКЦІЯ 7 АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 354.32:374

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЛІТАКОБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

Андрєєва О.О., к. ю. н.,
науковий співробітник
Державне підприємство «Антонов»

У науковій статті проаналізовано міжнародний досвід правового регулювання літакобудівної промисловості, що дало можливість автору внести пропозиції з метою імплементації їх в національне законодавство, яким урегульовано відносини в сфері літакобудівної промисловості.

Ключові слова: літак, промисловість, публічна адміністрація, ДП «Антонов», законодавча регламентація.

В даній науковій статті проаналізовані міжнародний досвід правового регулювання авіаційної промисловості, що дозволило автору внести пропозиції з метою імплементації їх в національне законодавство, яким урегульовані відносини в сфері авіаційної промисловості.

Ключевые слова: самолет, промышленность, публичная администрация, ГП «Антонов», законодательная регламентация.

Andreeva O.O. FOREIGN EXPERIENCE OF LEGAL REGULATION OF AIRCRAFT INDUSTRY

In this scientific article legal regulation of international experience in aircraft industry, enabling author to make proposals to implement them in national legislation, which regulated relations in aircraft industry.

Key words: aircraft industry, public administration, „Antonov”, legal regulation.

Постановка проблеми. Запозичення досвіду зарубіжних країн у сфері здійснення правового регулювання літакобудівної промисловості має стати одним із пріоритетних напрямків на шляху реформування цього інституту державного управління в Україні. Однак, як свідчить практика, сліпе запозичення зарубіжного досвіду дає недостатній ефект, створює часом законодавчі суперечності, призводить до виникнення прогалин у регулюванні того чи іншого виду правовідносин, істотно знижує рівень ефективності державного управління в цілому і в даній підгалузі зокрема. Враховуючи це застереження, важливим і необхідним, поряд із запозиченням зарубіжного досвіду, є врахування національних традицій та тенденцій у сфері нормотворення і державного управління. Однак який, так би мовити, вектор запозичення необхідно обирати як основний, досвід яких держав необхідно використовувати в першу чергу? Відповідь на поставлене питання залежить від низки факторів.

Ступінь розробленості проблеми. Значний вплив на вирішення означеної проблеми справили дослідження науковців авіаційної галузі, а саме: А.О. Александрова, П.Д. Дузя, Г.Ф. Петрова, В.С. Савина, В.В. Татарчука, А.О. Харука, В.Б. Шаврова та ін.

Метою наукової статті є розкриття зарубіжного досвіду правового регулювання літакобудівної промисловості.

Виклад основного матеріалу. З одного боку, як вже зазначалось, необхідно намагатися враховувати національні особливості юридичної регламентації зазначених правовідносин та специфіку літакобудівної промисловості в цій сфері в Україні. За таких умов обов'язковим на цьому шляху є запозичення досвіду держав, що мають подібну структуру галузі літакобудування, спільні пріоритети у використанні методів, форм та функцій державного управління тощо.

З іншого боку, слід враховувати євроінтеграційні намагання Української держави, які обумовлюють потребу наближення вітчизняного законодавства, форм і методів державного управління до «європейських стандартів». Каталізатором цього процесу можна назвати затвердження Верховною Радою України 21 листопада 2002 року Концепції Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу і прийняття 18 березня 2004 року Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», які фіксують комплекс взаємопов'язаних завдань щодо адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, спрямованих на реалізацію державної політики та пріоритетних напрямів створення сучасної правової системи України шляхом удосконалення нормотворчої діяльності органів державної влади



та запровадження єдиної системи планування, координації і контролю роботи з адаптації законодавства [1, с. 7].

При цьому, вважаємо, що було б помилковим зводити спектр аналізу зазначеної проблеми лише до кола вказаних держав, оскільки позитивний досвід таких держав, як Сполучені Штати Америки, Китай, Японія, Франція, Німеччина та інших також варто враховувати при реформуванні галузі літакобудування в Україні. Адже на початок XXI століття у світі, як основні системоутворюючі, сформувалися дві компанії, що конкурують між собою на ринку магістральних авіалайнерів – компанія Boeing (США) і корпорація Airbus (Великобританія, Франція, Іспанія і Німеччина) фактично розділили цей ринок навпіл [2]. Ринок регіональних літаків знаходиться в руках канадської компанії Bombardier і бразильської Embraer [3]. На даний момент більше 70,0% цього ринку займають авіалайнери, які виробляються трьома компаніями: Bombardier (Канада), Embraer (Бразилія) і ATR (Італія). Розробкою власних середньомігстральних лайнерів, крім того, займаються Китай і Японія.

Розвиток літакобудівної промисловості в Сполучених Штатах Америки покладено на одну з найбільших світових аерокосмічних та оборонних корпорацій «Боїнг». Заснована Вільямом Боїнгом у Сієтлі, США. У 1997 році об'єдналась із МакДоннел Дуглас. «Боїнг» є найбільшим у світі виробником літаків за кількістю замовлень, поставок, а також за доходами. Так, наприклад, компанія постачає свою продукцію в 145 країн світу; Boeing співпрацює із більш ніж 5 200 постачальниками у 100 країнах; чистий щорічний дохід компанії становить близько \$3 млрд. Заводи компанії розташовані в 67 країнах світу.

До складу корпорації «Боїнг» входить п'ять основних компаній: Commercial Airplanes, Shared Services Group, Integrated Defense Systems, Boeing Capital Corporation і Connexion by Boeing. Компанія Shared Services Group (SSG) надає послуги і забезпечує розвиток інфраструктури компанії з тим, щоб основні відділення могли зосередити свої зусилля на розвитку бізнесу. Компанія Phantom Works, що спеціалізується в області НДДКР, тісно співпрацює з відділеннями компаній, з'ясовуючи їх потреби в нових технологіях і надаючи інноваційні економічно ефективні рішення.

Вже більше 40 років компанія «Боїнг» є світовим лідером у галузі цивільного літакобудування. Після злиття з компанією McDonnell Douglas лідерство компанії «Боїнг» зміцнилося за рахунок поповнення модельного ряду літаками Douglas. У даний час компанія випускає моделі – «Боїнг 737», «Боїнг 747», «Боїнг 767», «Боїнг 777» і Boeing Business Jet і веде активну розробку нового літака «Боїнг 787». На даний час у світі експлуатується більше 12 000 цивільних літаків виробництва компанії «Боїнг», що становить приблизно 75,0% всього світового парку. Підрозділ Boeing Commercial Aviation Services надає послуги найвищого рівня з технічної підтримки в цілодобовому режимі, що дає можливість максимально ефективно експлуатувати парк літаків. Даний

підрозділ пропонує широкий спектр послуг із проектування, переобладнання літаків, а також послуги в області логістики та інформаційної підтримки авіакомпаній, підприємств із технічного обслуговування, ремонту та капітального ремонту повітряних судів. Компанія «Боїнг» також забезпечує підготовку екіпажів та фахівців із технічного обслуговування для літаків місткістю від 100 пасажирів.

Компанія Integrated Defense Systems (IDS) розробляє комплексні великомасштабні системи, що включають найсучасніші мережі для зв'язку з об'єктами, що знаходяться в повітрі, на землі, в морі і в космосі. У число його замовників входять військові і державні структури, а також комерційні організації. Компанія пропонує найширший спектр продуктів і послуг військового та космічного призначення. Воно проектує, виготовляє і модифікує винищувачі, бомбардувальники, військово-транспортні літаки, вертольоти, літаки-заправники, ракети і боеприпаси, надає послуги з технічної підтримки щодо цих продуктів, а також веде розробку найдосконаліших безпілотних літальних апаратів із використанням передових технологій. IDS також допомагає уряду США в реалізації цілого ряду національних програм, включаючи програму розробки наземних систем перехоплення балістичних ракет в інтересах міністерства оборони США, програму створення перспективної архітектури збору візуальних даних в інтересах Національного управління тактичної розвідки, програму створення перспективної одноразової ракети-носія в інтересах ВВС США і програму МКС в інтересах NASA. Останнім часом компанія стала системним інтегратором по ряду нових проектів, включаючи програми створення перспективних систем озброєння і тактичного радіозв'язку, реалізовані Сухопутними силами США, а також програму виявлення вибухових речовин, реалізовану міністерством транспорту США.

Компанія Boeing Capital Corporation – постачальник повного комплексу фінансових послуг, що працює в різних країнах світу. Воно надає рішення в області фінансування та лізингу щодо цивільних літаків, комерційного обладнання, літаків ділової авіації, військових літаків і устаткування космічного призначення. Підрозділ Shared Services Group сприяє основним компаніям, що входять в корпорацію «Боїнг», дозволяючи їм зосереджувати свої зусилля на ключових, перспективних напрямках. Він спеціалізується на обслуговуванні інфраструктури. Компанія Connexion by Boeing розробляє устаткування для високошвидкісного доступу в мережу Інтернет з борту літака. Це обладнання також дозволяє пасажирам, що перебувають на борту літака, отримувати по широкому каналу дані, відео – і аудіоматеріали. В даний час послуги Connexion by Boeing надаються для літаків ділової авіації в США. До теперішнього часу обладнання Connexion by Boeing було встановлено на літаках авіакомпанії Lufthansa і інших світових авіакомпаній. Використання обладнання Connexion by Boeing забезпечує передачу екіпажам і наземному персоналу

авіакомпаній інформації, необхідної для підвищення ефективності роботи.

Таким чином, як ми бачимо, розвиток галузі літакобудування в Сполучених Штатах Америки займає одне з перших місць по розвитку даної галузі в світі. Бездоганно налагоджений виробничий процес компанії «Боїнг» та функціонування дочірніх компаній створює всі необхідні умови, що забезпечують налагодження процесу в досліджуваній сфері, починаючи від виробництва продукції до надання послуг та здійснення фінансових операцій.

Втім, приймаючи до уваги той факт, що Сполучені Штати Америки мають найрозвиненішу в світі економіку з найвищим ВВП, що становило у 2011 році \$15,1 трильйони (22,0% номінального світового ВВП і понад 19,0% глобального паритету купівельної спроможності), а за прибутком на одного мешканця Штати посідають 7-ме місце у світі, то в даному випадку порівнювати стан розвитку галузі літакобудування України та США є недоречним. Однак хотілося б акцентувати увагу на тому, що компанія «Боїнг», найбільший у світі виробник літаків, є приватною корпорацією. Вважаємо, що можливість виділення частини акцій в державних підприємствах для приватних вітчизняних та навіть, можливо, й іноземних компаній шляхом приватизації принесе додаткові кошти на розвиток даної галузі, підвищить економічне становище вітчизняних підприємств галузі, адже на сьогоднішній день кошти, необхідні для якісного оновлення даної галузі, неможливо в повній мірі виділити з Державного бюджету.

Саме тому, вважаємо, за необхідне передбачити в законодавстві України такі основні моменти, що стосуються, по-перше, можливості залучення у виробничий процес не лише державного фінансування, а й позабюджетного; по-друге, передбачити можливість здійснення приватизації; по-третє, створення приватних авіаційних організацій, у тому числі, і з часткою в статуті іноземного капіталу.

Поряд зі Сполученими Штатами Америки одне з провідних місць у галузі літакобудування займає Франція, тобто стан літакобудування цієї країни. Так, однією з найбільших авіабудівних компаній, що виготовляє однойменні пасажирські, вантажні, військово-транспортні літаки, є акціонерне товариство Airbus. У той же час варто відмітити, що Boeing та Airbus є найбільшими виробниками громадянських літаків у світі та водночас глобальними конкурентами один для одного. Доречно згадати, що саме Франція стояла біля витоків міжнародного співробітництва в галузі створення літальних апаратів різного призначення. В даний час всі авіаційно-космічні фірми Франції об'єднані під прапором Асоціації авіаційно-космічної промисловості. Це майже 200 фірм, в яких зайнято понад 134 000 чол., з яких 32 000 (24,0%) – виробничі робітники. Ці фірми займаються розробкою літальних апаратів різного призначення, силових установок, озброєння і бортового обладнання. Голова Асоціації Шарль Еделстьєн на початку квітня 2011 року представив попередні дані про фінансові підсумки діяльності французької авіаційно-космічної галузі.

За його словами, в 2011 р. неконсолідований дохід галузі склав понад 40 млрд. євро, що на 4,7% більше, ніж в 2010 р. Обсяг експорту склав 22,5 млрд. євро, тобто 76,0% консолідованого доходу. Торговий баланс досяг рекордної позначки в 14 млрд. євро.

На сьогоднішній день у Франції в сфері літакобудування основні роботи ведуть дві провідні фірми – Airbus і Dassault Aviation. Продуктивність Airbus, що входить до складу консорціуму Асоціації авіаційно-космічної промисловості на правах акціонерної компанії, можна говорити багато. Протягом багатьох років вона (поряд із американською фірмою Boeing) є провідним світовим виробником магістральних літаків. За даними на кінець березня 2010 р. фірма продала 9 223 літака (6 321 вузькофюзеляжних і 2 902 широкофюзеляжних) і поставила на замовлення 5 616 авіалайнерів. Зараз на заводах фірми Airbus ведеться серійне виробництво сімейства вузькофюзеляжних літаків A320 і широкофюзеляжних лайнерів A330, A340 і A380. Літаки сімейства A320 відносяться до популярних магістральних авіалайнерів, їх щомісячний випуск складає більше 30 машин. Нещодавно Airbus утворила нову складальну лінію «триста двадцятих» у Китаї. Поки що там збирають літаки з деталей, що доставляються з Європи. В даний час Airbus веде розроблення нового далекомагістрального літака A350XWB, розрахованого на перевезення 280-350 пасажирів. Ця машина повинна доповнити парк літаків A330 і A340 на далеких маршрутах. Фірма проектує три варіанти літака з дальністю польоту понад 15 000 км. Відрізнитися літаки будуть розмірами і злітними масами. Передбачається, що в 2013 р. в експлуатацію надійде вихідна модель A350-900XWB, через рік з'явиться укорочений варіант A350-900XWB, а в 2015 р. – найбільший, 350-місний A350-1000XWB. Особливе місце в модельному ряду літаків фірми Airbus займає двопалубний 525-місний далекомагістральний літак A380-800, сертифікація якого була завершена в грудні 2006 р. Протягом року ці літаки перевезли більше 700 000 пасажирів на авіалініях, сполучення Сінгапур із Сіднеєм, Лондоном і Токіо, Дубай з Нью-Йорком, Сідней і Мельбурн з Лос-Анджелесом.

Помітна роль Франції на ринку регіональних літаків. У даний час на літакобудівних підприємствах Франції випускається поліпшена модель ТВМ850 із двигуном потужністю 850 к. с. Всього до 2016 р. планується поставити ще не менше 450 сімейства ТВМ. Франція займає помітне місце в світі й у сфері військової авіації. Необхідно підкреслити, що якщо при створенні цивільної авіаційної техніки Франція охоче йшла на міжнародне співробітництво, то у військовій області воліла займати незалежну позицію, хоча спроби залучити французів до спільних розробок робилися, деякі були вдалими (наприклад, франко-німецький навчально-тренувальний літак Alpha Jet). У даний час найбільш відомими є багатоцільові винищувачі сімейства Mirage 2 000 і недавно прийнятий на озброєння Rafale. Це – продукція фірми Dassault Aviation. До створення початкового варіанту літака Mirage 2 000С вона приступи-



ла в 1975 р. На озброєння машину прийняли в 1984 р. Надалі були розроблені винищувачі Mirage 2 000N (носії ракети класу повітря-земля ASMP з ядерною боеголовкою), 2 000D (двомісний ударний варіант), 2 000R, 2 000-5 і 2000-9 (багатоцільові моделі). Всі літаки сімейства Mirage 2000 надзвукові, можуть нести різне озброєння для знищення повітряних і наземних цілей. Винищувачі широко експортуються, їх купують в Єгипті, Індії, Перу, Катарі, Тайвані, Греції, ОАЕ і Бразилії. До кінця 2008 р. фірма Dassault Aviation виробила понад 610 винищувачів. Новітнім французьким винищувачем є багатоцільовий Rafale. Передбачається, що на експорт може бути поставлено не менше 500 винищувачів [2].

Французькі підприємства зуміли вийти на міжнародний рівень, знайшовши партнерів у Європейському Союзі, і утворивши разом з Іспанією та Німеччиною Європейський аерокосмічний і оборонний концерн, найбільший в Європі і другий за величиною в світі. Європейський аерокосмічний і оборонний концерн – єдиний акціонер розташованої в Тулузі компанії Airbus, яка тільки за перший триместр 2011 року отримала 130 замовлень і виконала 250. Замовлення приходять з усього світу: 32 лайнери Airbus A380 загальною вартістю одинадцять мільярдів доларів для компанії Emirates (ОАЕ), двадцять лайнерів Airbus A320 і п'ять лайнерів A350-900 на суму 2,9 мільярда доларів для бразильської компанії TAM, сто літаків для дубайської DAE capital. Компанію Gulf Air (королівство Бахрейн) також зацікавив Airbus A320, «Аерофлот» (Росія) недавно замовив одинадцять далекомагістральних літаків, які будуть готові в 2011–2013 р.р. [3].

Досліджуючи зарубіжний досвід у галузі літакобудування, не можливо не згадати про стан літакобудівної промисловості Бразилії, яка входить до числа країн, що розвиваються. Основною літакобудівною фірмою країни є Embraer, яка випускає комерційні, військові та корпоративні літаки. Є й інші фірми, що випускають вертольоти, учбово-тренувальні літаки, легкі штурмовики, легкі та спортивні літаки. Проте, на нашу думку, найцікавіша фірма «Ембраер», оскільки вона випускає ре-

гіональні літаки, подібні за призначенням до наших Ан-140 та Ан-148.

Фірма стала найбільшим експортером Бразилії. До того ж, по річній кількості проданих комерційних літаків вона знаходиться на третьому місці в світі. Попереду «Ембраер» тільки гіганти «Боїнг» та «Аеробус», а головний її конкурент – канадська аерокосмічна фірма «Бомбардье» відстала, але запеклу битву не прогнала. Так вони і ділять між собою ринок регіональних літаків, приблизно по одній третині світового випуску на кожну. Основні виробничі потужності фірми знаходяться в Сан-Хосе недалеко від Сан-Пауло. Це дуже великий комплекс із злітно-посадковою смугою завдовжки майже 5 кілометрів. Таку величезну смугу запроєктовано у зв'язку з великим числом нових типів літаків, які проходять випробування. «Ембраер» має ще два заводи в Бразилії, а також представництва і заводи по проведенню технічного обслуговування літаків у США, Франції, Сінгапурі та Китаї. Крім того, є спільні підприємства в Португалії та Китаї.

Варто згадати, що 7 грудня 1994 року «Ембраер» була приватизована. Її очолив сеньйор Ботельго, досвідчений директор фінансової групи. Він не почав набивати власні кишені, а поставив справу тямущо, і фірма досі посилює свої позиції на світовому авіаринку.

Висновок. Отже, запровадження міжнародного досвіду правового регулювання літакобудівної промисловості є вкрай вагомим кроком на шляху до модернізації даного виду промисловості в Україні.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Рудой К.М. Адаптація адміністративного законодавства України у сфері охорони особистих прав громадян до норм Європейського Союзу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / К.М. Рудой. – Харків, 2004. – 21 с.
2. В.В. Беляев. Авиационная промышленность Франции / В.В. Беляев // Аерокосмическое образование, № 3. – 2009. – С. 8–14.
3. Паскаль Бернар. Французская авиационная промышленность – всегда летная погода publié le 19.01.2011. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ambafrance-ru.org>.