



Магістр 2 року навчання  
фінансового факультету ХНЕУ ім. С. Кузнеця

## **ОСОБЛИВОСТІ ПОДАТКОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

*Анотація. Проаналізовано специфіку діяльності підприємств авіабудівної промисловості та розглянуто основні інструменти податкового регулювання даної галузі промисловості, а також запропоновано заходи щодо їх вдосконалення.*

*Аннотация. Проанализирована специфика деятельности предприятий авиационной промышленности и рассмотрены основные инструменты налогового регулирования данной отрасли промышленности, а также предложены мероприятия по их усовершенствованию.*

*Annotation. The specificity of the aircraft construction industry is analyzed. The main instruments of tax regulation of this industry sector are studied. Measures for their improvement are offered.*

*Ключові слова: авіабудівна галузь, високотехнологічне виробництво, наукоємність, податкові інструменти.*

Авіабудівна галузь є стратегічно важливою для України й однією з базових галузей національної економіки. Закон України "Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні" від 08.09.2011 р. № 3715-VI визначає в ст. 4 [1] такі стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні на 2011 – 2021 рр., як освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки. Також згідно з Законом України "Про розвиток літакобудівної промисловості" від 12.07.2001 р. № 2660-III згідно зі ст. 1 літакобудування визначається пріоритетною галуззю економіки України і науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи зі створення нової авіаційної техніки відносяться до категорії критичних технологій.

Україна належить до провідних країн світу, які мають повний цикл виготовлення літаків, що включає проектування та запуск у серійне виробництво. Літакобудівна промисловість належить до високотехнологічних галузей національної економіки. Її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і, відповідно, істотно впливає 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. Податкове регулювання як складова державного регулювання даної промислової галузі відіграє значну роль у підтримці та стимулюванні розвитку підприємств авіаційної промисловості, тож потребує постійного контролю за ефективністю впроваджених податкових інструментів та їх удосконалення.

Досліджуючи податкове регулювання даної галузі промисловості, необхідно враховувати особливості діяльності підприємств авіабудівної промисловості. Необхідно відзначити, що основними пріоритетним напрямом подальшого розвитку даної галузі є високотехнологічність виробництва. Згідно з розділом II Закону України "Про Загальнодержавну комплексну програму розвитку високих наукоємних технологій" від 09.04.2004 р. №1676-IV [2] "високі наукоємні технології" інтерпретуються як "технології, що створюються на підставі результатів наукових досліджень та науково-технічних розробок, забезпечують виготовлення високотехнологічної продукції, сприяють запровадженню високотехнологічного виробництва на підприємствах базових галузей промисловості". Далі надано визначення високотехнологічної продукції: "продукція, виготовлена вітчизняними підприємствами із застосуванням наукоємних технологій, конкурентоспроможна з кращими зразками аналогічної продукції іноземного виробництва". Таким чином, високотехнологічність продукції, у першу чергу, визначається часткою наукових впроваджень та розробок, тобто наукоємністю.

Методику визначення наукоємності виробництва на прикладі авіаційної промисловості запропонував відомий український вчений, директор Українського науково-дослідного інституту авіаційних технологій Кривов Г. А. Згідно з його дослідженнями, наукоємність тією чи іншою мірою притаманна будь-яким галузям промисловості, зокрема використання певних наукових розробок наявне навіть у добувних галузях [3]. Проте є низка ознак, які суттєво відрізняють наукоємну продукцію від іншої. Серед цих ознак Кривов Г. А. виділяє такі:

висока питома трудоємність із переважанням висококваліфікованої праці;  
висока питома вартість.



Для того щоб визначити питому собівартість тієї чи іншої продукції, необхідно брати за основу 1 кг маси. Інші характеристики питомої вартості, пов'язані з корисним об'ємом, корисним навантаженням тощо, не можуть бути використані для порівняльних оцінок, оскільки відповідають окремим випадкам функціональності продукції.

Досліджуючи місце продукції авіаційної промисловості за наукоємністю, слід відзначити її особливо високу витратність, на якій наголошував також Кривов Г. А. Той факт, що найвищий рівень наукоємності продукції авіаційної промисловості відзначається різними дослідниками в різних країнах, свідчить, що авіаційна промисловість об'єктивно є найбільш витратною галуззю з точки зору наукоємності. Це пояснюється тривалим циклом створення та підготовки серійного виробництва нових зразків авіаційної техніки, її високою складністю, а також специфікою самої авіаційної промисловості [4]. Досвід реалізації програм провідних авіавиробників свідчить, що створення нових літаків відбувається, як правило, протягом декількох років, а кошти, витрачені на їх розробку й запуск у серійне виробництво, сягають мільярдних сум. Таким чином, цілком обґрунтованим виглядає той факт, що авіаційна промисловість є найбільш витратною з точки зору наукоємності (таблиця) [3].

Таблиця

#### Наукоємність продукції

Вид продукції	Наукоємність, %
авіаційна, космічна	14,2
фармацевтична	10,8
комп'ютерна техніка	9,3
медична техніка та інструменти	7,3

Податкове регулювання діяльності промислових підприємств літакобудівної галузі передбачається у складі системи заходів державного регулювання та передбачене у ст. 2 Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості" у деяких преференціях щодо оподаткування такими податками, як: податок на прибуток підприємства, податок на додану вартість, плата за землю та ввізне мито.

Податковим кодексом визначені інструменти податкового регулювання через преференції в оподаткуванні зазначеними податками:

звільняються від оподаткування податком на прибуток підприємств на 10 років, починаючи з 1 січня 2011 року: прибуток підприємств літакобудівної промисловості, отриманий від основної діяльності, а також від проведення такими підприємствами науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, які виконуються для потреб літакобудівної промисловості; підприємств машинобудування для агропромислового комплексу [5];

звільняються від сплати земельного податку суб'єкти літакобудування, що підпадають під критерії, встановлені у статті 2 Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості", земельні ділянки яких безпосередньо використовуються для цілей виробництва кінцевої продукції, а саме: літальних апаратів, їх корпусів, двигунів, включаючи місця, призначені для їх зберігання (склади, ангари, місця для відстоювання), посадково-злітні смуги, а також місця, в яких розташовані пункти заправки (дозаправки) моторних літальних апаратів та контролю над польотами [6];

не включаються до складу доходів згідно зі ст. 136 пп. 136.1.25 вартість безоплатно отриманого (переданого) платником податку майна, якщо така передача здійснюється Державним концерном "Укроборонпром" та державними підприємствами, у тому числі казенними підприємствами, які включені до його складу, з метою проведення демонстрації товарів військового призначення або подвійного використання (з подальшим поверненням цього майна), проведення спільних або самостійних випробувань виробів військового призначення (з подальшим поверненням цього майна або без такого), підтримки науково-дослідної та дослідно-конструкторської діяльності державних підприємств, установ та організацій (з подальшим поверненням цього майна або без такого), забезпечення діяльності представництв Державного концерну "Укроборонпром" та підприємств оборонно-промислового комплексу, включених до його складу (з подальшим поверненням цього майна або без такого) [5];

звільняються від сплати податку на додану вартість операції з оплати вартості фундаментальних досліджень, науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт особою, яка безпосередньо отримує такі кошти з рахунка органу, що здійснює казначейське обслуговування бюджетних коштів, а також безкоштовної передачі приладів, обладнання, матеріалів, крім підакцизних, науковим установам та науковим організаціям, вищим навчальним закладам III – IV рівнів акредитації, внесеним до Державного реєстру наукових організацій, яким надається підтримка держави [5];

до 1 січня 2016 року звільняються від сплати ввізного мита товари, які ввозяться у митному режимі імпорту (реімпорту) суб'єктами літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України "Про розвиток літакобудівної промисловості" за кодами Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності [6].

Ураховуючи дані норми податкового законодавства, слід відзначити про відсутність стимулювання високотехнологічної складової виробництва, тобто сприяння залучення наукових нововведень для новітніх розробок у даній галузі.



Ураховуючи одну з найзначніших відмінностей літакобудівного виробництва, таку, як високотехнологічність, заходи щодо податкового регулювання діяльності підприємства авіаційної промисловості мають включати специфіку, яка характеризується висококваліфікованою трудомісткістю. Наукове забезпечення високотехнологічного процесу передбачає надання висококваліфікаційної допомоги наукових діячів. Упродовж 2005 – 2011 рр. чисельність працівників науково-технічної діяльності скоротилась (рисунок) [7].

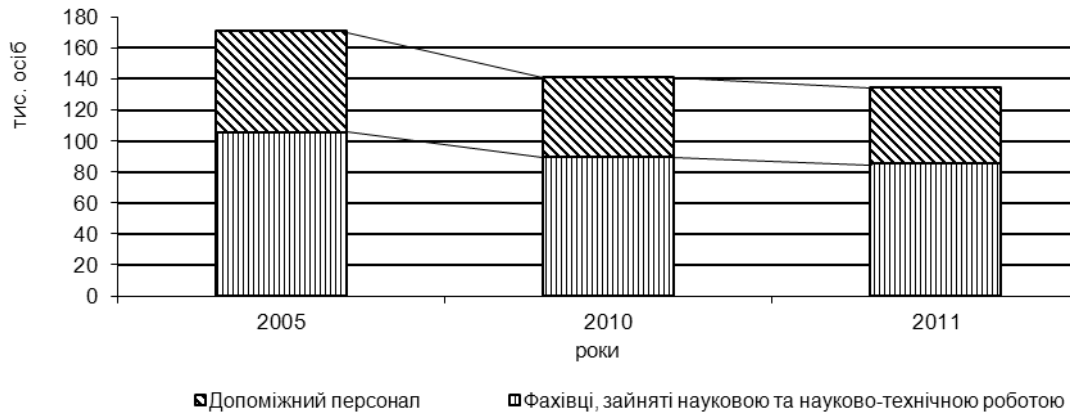


Рис. Чисельність працівників науково-технічної діяльності

Дана тенденція вказує на необхідність стимулювання кваліфікаційних працівників, головною мотивацією яких є заробітна плата. Середньомісячна заробітна плата виконавців досліджень складала 2 713 грн у 2011 р. Ураховуючи основну ставку податку з доходів фізичних осіб (15 %) [5] та єдиний соціальний внесок (ЄСВ) (3,6 %) [8], науковий діяч із 2 713 грн отримує тільки 2 223 грн, тож доцільним є звільнення робітника, який займається науково-технічними розробками, від сплати ЄСВ задля зменшення податкового навантаження.

Тож коригування порядку нарахування ЄСВ є актуальним для підприємства, тому що ставка ЄСВ складає 36,76 % [8] від фонду оплати праці та займає значну частку у витратах на оплату праці. Тож для підтримки фінансового становища підприємства необхідно знизити ставку з даного внеску до розміру мінімальної ставки 33,2 %, це дозволить скоротити витрати. Негативною стороною даного заходу є скорочення надходжень до Пенсійного фонду України, що можна компенсувати шляхом підвищення даної ставки у разі операцій із продажу інноваційного продукту нерезиденту в тому податковому періоді, коли були визнані доходи від продажу. Даний інструмент дозволить скоротити експорт інноваційних продуктів та створити високу конкурентоспроможність на міжнародному ринку.

Податкова політика спрямована, здебільшого, на підтримку існуючих технологій виробництва, тобто не має інструментів стимулювання розвитку технологічних процесів. Тож для забезпечення подальшого розвитку даної галузі промисловості та забезпечення конкурентоспроможності авіабудівної продукції на міжнародному ринку необхідно запровадити інструмент податкового стимулювання саме наукової складової виробничого процесу літакобудівного підприємства. Запропонований механізм стимулювання залучення наукових діячів до розвитку технологічного процесу через зниження ставки ЄСВ буде сприятиме залученню висококваліфікаційних трудових кадрів для впровадження науково-технічних нововведень.

Наук. керівн. Іванов Ю. Б.

**Література:** 1. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні : Закон України від 08.09.2011 р. № 3715-VI [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua). 2. Про Загальнодержавну комплексну програму розвитку високих наукоємних технологій : Закон України від 09.04.2004 р. № 1676-IV [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua). 3. Олейніков О. О. Сучасні тенденції світового ринку високотехнологічної продукції та місце України в ньому / О. О. Олейніков // Проблеми науки. – 2006. – № 3. – С. 31–37. 4. Кривов Г. А. Приоритет – наукоємкая и високотехнологическая продукция / Г. А. Кривов, К. О. Зворыкин // Технологические системы. – 2005. – № 3. – С. 7–13. 5. Податковий кодекс України від 28.04.2012 р. № 2755–17, зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua). 6. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України від 12.07.2001 р. № 2660-III [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua). 7. Статистична інформація Державної служби статистики України [Електронний ресурс] // Державна служба статистики. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>. 8. Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування : Закону України від 08.07.2010 р. № 2464-VI [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua). 9. Петропавловська С. Є. Промисловий та авіаційний маркетинг : курс лекцій / С. Є. Петропавловська, С. М. Подреза, О. А. Радченко. – К. : НАУ, 2003. – 86 с.