

здобувач кафедри господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ЛІТАКОБУДІВНА ГАЛУЗЬ ЯК ОБ'ЄКТ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Присвячено проблемі господарсько-правового забезпечення літакобудування в Україні, проблемі держпідтримки галузі та подано можливі варіанти державної підтримки. Розглянуто декілька форм господарсько-правових об'єднань, таких як корпорація, концерн у контексті створення адекватної правової форми для функціонування підприємств авіаційної промисловості.

Ключові слова: літакобудування, корпорація, концерн, держпідтримка, розвиток авіапромисловості.

Посвящено проблеме хозяйственно-правового обеспечения самолетостроения в Украине, проблеме господдержке отрасли и представлены возможные варианты государственной поддержки. Рассмотрено несколько форм хозяйственно-правовых объединений, таких как корпорация, концерн в контексте создания адекватной правовой формы для функционирования предприятий авиационной промышленности.

Ключевые слова: самолетостроение, корпорация, концерн, господдержка, развитие авиапромышленности.

Devoted to the problem of economic and legal support aircraft in Ukraine, the problem state support industry. Possible variants of state support. Considered several forms of economic and legal associations, such as a corporation, the concern in the context of an adequate legal forms for the functioning of aviation industry.

Key words: aircraft, corporation, corporations, government support, the development of the aviation industry.

Постановка проблеми. В Україні за роки незалежності було прийнято велику кількість нормативно-правових актів, покликаних регулювати господарську діяльність авіаційних підприємств, але, на жаль, сьогодні питання їх ефективності вимагають комплексної оцінки і стану галузі і стану її господарсько-правового забезпечення. Разом з тим авіабудуванню відводиться особлива роль як одному з основних перспективних науково-технічних секторів української економіки, перед якими стоїть особливе завдання – виведення авіаційних підприємств зі стану стагнації. Для цього необхідно всебічно аналізувати перспективи галузі як з точки зору глобальної, так і регіональної конкурентоспроможності української авіаційної

промисловості, і на цій основі формувати відповідний правовий режим господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що проблемі господарсько-правового забезпечення функціонування літакобудування в галузевій літературі фактично не приділено уваги. Оптимізація господарсько-правових відносин у літакобудівній сфері певною мірою залишається прогалиною в господарсько-правовій науці, незважаючи на наявність цілеспрямованих зусиль законодавця в цьому напрямку. У той же час можна використовувати методологічні підходи, особливості господарсько-правового забезпечення, напрацьовані в інших галузях економіки. Так, можна розглядати роботу Е. Пись-

менної [1] у суднобудівній галузі, О. Битяка [2] у сфері електроенергетичного комплексу, Е. Єфремової [3] стосовно ринку виробів з дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння.

Формулювання цілей. Визначення необхідності запровадження спеціального режиму господарювання в літакобудівній галузі як основного комплексного заходу державної галузевої політики в названій сфері.

Виклад основного матеріалу. В Україні діє значна кількість літакобудівних підприємств, що становлять цілісний виробничий сектор економіки, який має певну інфраструктуру. Внаслідок цього можна говорити про те, що літакобудування впливає на загальний стан економіки і здатне впливати на загальний технологічний рівень. У свою чергу стан літакобудування має важливе не тільки економічне, а й політичне та соціальне значення. Продукція українських літакобудівних підприємств користується попитом, як на внутрішньому, так і на світовому ринку.

Літакобудівна промисловість належить до високотехнологічних галузей національної економіки. Її розвиток визначає можливість переходу до нового технологічного укладу і відповідно робить істотний вплив на модернізацію економіки в цілому. Рівень розвитку літакобудування як галузі промисловості інтегрує у своїй продукції результати діяльності суміжних галузей економіки, що є показником науково-технічного розвитку та промислового потенціалу країни.

Авіаційна промисловість залишається стратегічно важливою для України і є однією з базових галузей економіки.

За останні роки авіаційна промисловість України опинилася у важкому фінансовому стані. Разом з тим вона поки 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 лізингодавці, авіаційні компанії – авіаперевізники, незважаючи на наявність конкурентоспроможних повітряних суден вітчизняного виробництва нового покоління. Недостатньо здійснюється експорт цивільних літаків.

Не можна уникнути і констатації цілого ряду перешкод, що заважають Україні вийти на світовий рівень літакобудування та отримувати гідні доходи. Так, за роки незалежності розвиток авіаційної галузі України гальмувався через відсутність спеціальної правової бази, як на рівні господарсько-правового забезпечення ефективного функціонування державного сектору економіки, так і на галузевому рівні, який вимагає певної систематизації законодавчого регулювання, з тим щоб спростити застосування господарсько-правових засобів державного регулювання.

Слід констатувати значне зростання уваги до авіаційного законодавства, до стану врегульованості господарських відносин у цій сфері, висловлюються різні пропозиції щодо його вдосконалення.

Сучасне законодавство України з питань правового регулювання авіаційної промисловості досить суперечливе, внутрішньо неузгоджене, позбавлене системної єдності, правова база розвивається вкрай нерівномірно. Існують значні прогалини в законодавстві, прийняття менш важливих актів випереджає вихід важливіших, тобто здійснюються безсистемно і без комплексної оцінки їх впливу на галузь.

Найбільш вагомою для літакобудування є підтримка, яка надається в рамках прийнятих державою програм розвитку літакобудування та наукових досліджень у відповідній сфері. Державне стимулювання повинно складатися, зокрема, з прогнозного і програмного забезпечення діяльності підприємств галузі. Програми можна розділити 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, прийняті з метою стимулювання найбільш перспективних видів виробництва у галузях літакобудівної промисловості.

Необхідно відзначити, що сьогодні виникла нагальна потреба у прийнятті нової Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України, оскільки дія аналогічної програми закінчилася в 2010 р. У 2002–2010 рр. держпідтримка авіаційної промисловості України здійснювалася на основі «Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України на період до 2010 р.».

Слід зазначити, що в Господарський кодекс України (далі – ГКУ) закладено механізм реалізації державою економічної політики. Так, згідно зі ст. 9 ГКУ [5] правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики, у прогнозах і програмах економічного і соціального розвитку України та окремих її регіонах, програмах діяльності КМУ, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах. Надалі реалізація економічної політики відбувається шляхом використання різних господарсько-правових засобів і механізмів, основні з яких перераховані в ст. 12 ГКУ [6]. Такими засобами є: державне замовлення і державне завдання, ліцензування, патентування, квотування, сертифікація, стандартизація, застосування нормативів та лімітів, регулювання цін і тарифів, надання інвестиційних, податкових та інших пільг, надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій.

Господарському праву порівняно з іншими галузями права особливо притаманна регулятивно-динамічна функ-

ція. Господарське законодавство, зокрема ГКУ, встановлює основні господарсько-правові засоби впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Універсальною правовою формою впливу держави на економічні відносини згідно з ГКУ є формування стратегії і тактики її економічної політики. Правовий механізм реалізації цієї політики утворює законодавство України, яке регламентує діяльність з розробки прогнозів і програм соціального розвитку. Також встановлює систему організаційно-господарських засобів впливу на діяльність суб'єктів господарювання і т. д. Слід зазначити, що такі програми є концепціями розвитку, що містять особливості державного регулювання певних видів, сфер економічних відносин і в той же час є певним планом законотворчої діяльності правового впливу такої держави, щодо застосування правових засобів, за рахунок яких планується активізувати економічний розвиток. Саме таким чином створюючи правові режими функціонування окремих ринків, типів і видів економічних відносин, держава реалізує свої економічні функції на відміну від адресного директивного планування, притаманного адміністративно-командній економіці.

Програми економічного розвитку, а також відповідний Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [7] сукупно створюють певне поєднання формалізації змісту завдань держави в літакобудівній сфері та спеціального правового режиму господарської діяльності в ній, за рахунок якого і передбачається реалізувати поставлені завдання.

Законодавцем закріплено системний принцип реалізації державної економічної політики, ключовими ланками якої є: по-перше, обрання стратегії і тактики її проведення; по-друге, здійснення планування та прогнозування; по-третє, визначення конкретних правових засобів і механізмів досягнення поставлених завдань. Іншими словами, проведення економічної політики держави має здійсню-

ватися відповідно до такої базової моделі, яка поєднує «інтереси – мета – завдання (функції) – кошти». Законодавством України, зокрема Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку» [8] передбачається здійснення державного планування та прогнозування на декількох рівнях, що дозволяє охопити господарську систему в цілому. По-перше, це загальнодержавний рівень – прогнози і Державні програми економічного і соціального розвитку України на короткостроковий і на середньостроковий період. По-друге, планування здійснюється на регіональному рівні – в областях, районах та містах України. По-третє, це галузевий рівень прогнозування і планування, реалізований через прогнози і програми розвитку галузей. Згідно зі ст. 1 Закону України «Про державні цільові програми» [9] під державною цільовою програмою розуміється комплекс взаємопов'язаних завдань і заходів, спрямованих на вирішення найважливіших проблем розвитку держави, окремих галузей економіки або адміністративно-територіальних одиниць, здійснюваний з використанням коштів Державного бюджету України та узгоджений за термінами виконання, складом виконавців, ресурсним забезпеченням. Державні цільові програми поділяються на державні, економічні, наукові, науково-технічні, соціальні, національно-культурні, екологічні, оборонні та правоохоронні. Державні цільові програми можуть бути спрямовані на вирішення інших проблем, зокрема проблеми регіонального розвитку, що мають державне значення.

Для авіабудування України, як і для авіабудування в усьому світі, на сьогодні дуже важливою є проблема державної підтримки літакобудування. Метою державного стимулювання авіапромисловості має стати підвищення конкурентоспроможності 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 внутрішньої і світової авіації.

На сьогодні державна підтримка здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [7]. У Законі тимчасово з метою створення належних умов для забезпечення виконання Україною зобов'язань, передбачених міжнародними договорами (угодами) України, до суб'єктів літакобудування застосовуються: особливості оплати ввізного мита; особливості здійснення розрахунків в іноземній валюті; особливості оплати земельного податку; особливості оплати податку на додану вартість; особливості оплати податку на прибуток підприємств.

На жаль, майже всі кошти підтримки галузі законодавець застосовує у сфері оподаткування. Однак для того щоб бути успішним конкурентом на світовому ринку, названі заходи важливі, але їх не завжди достатньо. Державна підтримка повинна мати системний характер, і першим кроком у законодавчих зусиллях має стати створення ефективного комплексного, і повного нормативно-правового забезпечення галузі, комплексної програми, заходів державної підтримки, в тому числі в інноваційній та інвестиційній сферах.

Державна програма і державна підтримка має бути розроблена з урахуванням вимог СОТ. За кордоном використовують цілу низку інструментів, які дозволяють здійснювати державну підтримку галузі в жорстких умовах СОТ. До них належать:

- часткове звільнення від податків (з продажів, прибутку);
- завищена прибутковість за військовими контрактами;

- залучення стратегічних партнерів на умовах поділу ризиків;
- збільшення фінансування наукових досліджень;
- інфраструктурна підтримка держави (кластерне фінансування) авіаційної галузі.

Сьогодні у світі діють певні правила підтримки галузей економіки, визначені відповідними багатосторонніми торговельними угодами СОТ, зокрема угодою про субсидії і компенсаційні заходи та іншими. Ці правила розроблені з метою запобігання заходам підтримки, які спотворюють конкуренцію та міжнародну торгівлю. Такі заходи, як правило, заборонені угодами СОТ або підпадають під зобов'язання про зменшення їх застосування.

Так, наприклад, субсидування може розглядатися як один із способів державної підтримки. Внаслідок субсидування галузь може отримати більш сприятливі умови, але необхідно правильно визначити, а також встановити оптимальний рівень і терміни дії програм субсидування. Субсидії можна надавати на розробку, доопрацювання, реєстрацію і придбання прав та об'єктів інтелектуальної власності (в тому числі за кордоном), сертифікацію продукції і валідацію вітчизняних сертифікатів за кордоном при реалізації високотехнологічних інноваційних проектів. Субсидування процентних ставок за кредитом на покупку авіаційної продукції, включаючи експортні кредити, розробку методик з субсидування первинних продажів виробників авіаційної продукції.

Також способом державної підтримки може бути надання державних гарантій залишкової вартості вітчизняних повітряних судів, розробка механізмів експортного страхування, взаємодія зі страховими агентствами (не вимагає бюджетного фінансування), надання державних гарантій в іноземній валюті з метою державної підтримки експорту промислової продукції.

Доступне кредитування – ще один із способів державної підтримки, який здійснюється за рахунок здешевлення кредитних ресурсів. Вимоги до інвестиційних проектів повинні бути досить жорсткими: максимальна ефективність використання бюджетних коштів; ефективність проекту (обсяг прибутку, термін окупності, надходження платежів до бюджету, створення нових робочих місць), наявність висновку комплексної державної експертизи інвестиційного проекту.

Україна гостро відчуває потребу в оновленні основних засобів в усіх галузях економіки, необхідність розвитку ринку лізингових послуг є особливо актуальною. Рівень зносу основних засобів виробництва в Україні в даний час складає 50%, а в сільському господарстві, промисловості, будівництві, водному та авіаційному транспорті – понад 60%. Тоді як у розвинених країнах 25–30% державних інвестицій припадають на лізингові операції, в Україні цей показник дорівнює 1%.

Сьогодні понад 50% усіх продажів літаків у світі відбувається за рахунок лізингу, оскільки більшість авіакомпаній не в змозі купувати літаки за рахунок власного прибутку. Лізингові компанії пропонують не лише фінансовий лізинг, а й технічне обслуговування, і ремонт літаків (мокрый лізинг). Тому саме державна інвестиційна підтримка розвитку вітчизняного авіаційного комплексу повинна створити систему економічних стимулів для всіх учасників лізингових відносин у цій сфері. Правове регулювання та підтримка лізингових відносин в Україні здійснюється відповідно до законів України «Про фінансовий лізинг» [15], «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» [16], Господарським [17] та Цивільним [18] кодексами і т. д.

На прикладі розвинених країн світу бачимо, що лізинг – невід'ємний елемент системи збуту готової продукції в галузі і вимагає створення спеціального право-

вого механізму в ній з урахуванням її спеціалізації. Фінансовий лізинг здатний ефективно впливати на розвиток і обсяги виробництва та активізувати інвестиційний процес у галузі. В умовах розвитку ринкових відносин в Україні та гострої необхідності реконструкції застарілої матеріально-технічної бази виробництва лізинг набуває особливого значення, так само й у сфері оновлення основних виробничих фондів [14].

Ще один із способів державної підтримки розробка механізмів зворотного фінансування галузі авіабудування (захід не вимагає бюджетного фінансування). Зворотне фінансування не застосовується на сьогодні в практиці державного регулювання галузі, але значно поширене за кордоном. Основна перевага зворотного бюджетного фінансування – збереження сильної ринкової мотивації у компаній авіаційної промисловості на рівні інших галузей промисловості. Також перевагами механізму зворотного фінансування є:

- по-перше, ця форма держпідтримки забезпечить доступ галузі до фінансування при обмеженості пропозицій з боку світових ринків капіталу, що обумовлено значними обсягами первинних вкладень, тривалістю термінів окупності та високим ступенем ризикованості проєктів авіабудування;

- по-друге, використовуючи «фінансовий важіль», можна залучити кредитні ресурси комерційних банків в обсягах, порівнянних з обсягами коштів, залучених організацій у рамках зворотного фінансування. Це обумовлено тим, що така форма підтримки залишає організації вільний грошовий потік для обслуговування комерційних кредитів у ранні періоди продажів;

- по-третє, використання даного механізму збільшує надійність організації в обслуговуванні комерційних кредитів, оскільки держава бере на себе значну частину ризиків, пов'язаних з можливими зменшеннями грошових потоків від продажу.

Водночас законодавець усвідомлює стратегічну важливість літакобудування для долі національної економіки і тому не випадково, згідно із Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності» [10] одним із стратегічних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на 2011–2021 рр. є авіабудування. Також у «Концепції проєкту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 р.» [11] до пріоритетних галузей і виробництв, які будуть визначати підвищення рівня наукоємності і технологічності машинобудування, належить авіаційна техніка. Крім того, згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку підприємств, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави» [12], належить низка літакобудівних підприємств.

Для подолання кризового становища в авіаційному секторі України потрібно створювати сприятливі умови для вітчизняних підприємств, активізуючи світовий досвід інтегрування компаній авіаційної галузі в єдину систему з метою досягнення синергетичних виробничих ефектів. Перші спроби кардинально змінити систему авіапрому були зроблені в 2005 р. Було створено державну літакобудівну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов». Однак даний досвід спрямованої концентрації авіабудівних активів виявився невдалим, створена корпорація позитивно так себе і не проявила. Така форма інтеграції могла потенційно дозволити залучити нових учасників у перспективні програми, причому не примусово, а на основі їхньої економічної зацікавленості.

Наступним кроком у реформуванні авіапрому стало створення в 2007 р. державного авіабудівного концерну «Авіація України». Концерн – структура більш жорсткіша з інтеграції та управлінської вертикалі, має значно більше повноважень з управління підприємствами, що входять до його складу. Однак і створення концерну «Авіація України» не ви-

правдало надії і фактично призвело до припинення серійного виробництва літаків, оскільки викликало цілу низку внутрішніх управлінських конфліктів. Через помилки і непрофесіоналізм виконавців цілком раціональна ідея інтеграції авіапідприємств дала цілком протилежний результат. Концерн створили механічним шляхом. Усупереч міжнародному досвіду і здоровому глузду, разом з літакобудівними підприємствами до концерну включили приладо- і двигунобудівні конструкторські бюро і заводи. Далі в жовтні 2008 р., державний авіабудівний концерн «Авіація України» перейменовують на Державний авіабудівний концерн «Антонов». Відбулося не тільки перейменування концерну, але й кількісне скорочення числа підприємств, що входили до його складу (з десяти до чотирьох), а також здійснено якісну зміну складу об'єднання. Тепер концерн «Антонов» об'єднує тільки АНТК, серійні авіазаводи («Авіант» і ХДАВП) і 410-й авіаремонтний завод.

На сьогодні в Україні гостро стоїть питання грамотного об'єднання підприємств літакобудівної промисловості. Отже, спочатку було створено державну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов»», потім корпорація стала державним авіабудівним концерном «Авіація України», і згодом концерн «Авіація України» перейменовують на концерн «Антонов». У зв'язку з цим виникає суспільна потреба в аналізі ефективності тих господарсько-правових конструкцій, які пропонуються для активізації літакобудування в Україні, і прогнозних досліджень щодо перспектив трансформації одних конструкцій на інші, більш відповідні вимогам сучасного конкурентного середовища.

Слід врахувати, що згідно зі ст. 120 ч. 6 ГКУ [13] державні та комунальні господарські об'єднання створюються переважно у формі корпорації або концерну незалежно від найменування об'єднання. Таким чином, для державних підприємств законодавець передбачив пріори-

тетність вибору об'єднання у вигляді концерну або корпорації. Але ця норма не забороняє утворення державних господарських об'єднань та в інших формах, крім корпорації і концерну.

Для концерну притаманна фінансова залежність учасників від одного або групи об'єднань, централізація функцій науково-технічного і виробничого розвитку, економічної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності з делегуванням учасниками частини повноважень концерну. Для корпорації притаманні: поєднання виробничих, наукових і комерційних інтересів підприємств, що об'єдналися, з делегуванням ними окремих повноважень централізованого регулювання діяльності кожного з учасників органам управління корпорації.

Висновок. Україна – безперечно авіаційна держава. Ставлячи проблему розвитку літакобудівної галузі, слід насамперед чітко уявити наявний потенціал, визначити продукцію, яка є перспективною (на думку фахівців) і ситуацію на світовому ринку даної продукції. В Україні існує досить потужна база – як промислова, так і наукова. Однак існують перешкоди, які заважають Україні вийти на світовий рівень літакобудування та отримувати гідні доходи, значна частина яких лежить у сфері недоліків чинного господарсько-правового забезпечення літакобудівної діяльності. Доводиться констатувати, що літакобудівна промисловість перебуває в дуже важкому стані і потребує негайних перетворень. Політика державної підтримки у сфері літакобудування потребує реформування. Відкритим залишається питання державної підтримки літакобудівної галузі, яка повністю б відповідала міжнародним вимогам, вимогам СОТ, а також повною мірою задовольнила всю галузь літакобудування. Необхідне прийняття нової Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України, оскільки дія аналогічної програми закінчилася в 2010 р. Державна допомога має використовуватися для ви-

рішення довгострокових проблем, програми повинні передбачати скорочення обсягів, мати тимчасовий характер і бути пов'язаними з цілями реструктуризації визначеного сектору. Підтримка повинна полягати в державному замовленні, державних гарантіях, а також у прямому субсидуванні підприємств з державного бюджету. Сенс підтримки літакобудівної промисловості полягає в тому, що державні гарантії кредитів і виплата субсидій дозволяє національним виробникам конкурувати з виробниками інших країн за рахунок штучної підтримки низь-

кого рівня процентних ставок і таким чином – доступності фінансового ресурсу. Крім того, стимулювання різних підгалузей літакобудування має бути диверсифікованим, розробка підгалузевих програм розвитку має бути законодавчо закріплена. Також залишається дискусійним питання з приводу форми об'єднання літакобудівних підприємств галузі в державний концерн. З одного боку така форма дозволяє здійснювати спільну економічну політику на ринках, а з іншого виробляє протиріччя інтересів окремих суб'єктів.

Література

1. Письменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / К. С. Письменна. – Х. : ФІНН, 2009. – 184 с.
2. Битяк О. Ю. Господарсько-правове забезпечення енергетичної політики держави та особливості окремих її напрямів / О. Ю. Битяк // Вісн. Акад. прав. наук України. – 2009. – № 2 (57).
3. Єфремова Є. В. Особливості правового регулювання господарської діяльності на ринку виробів з дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право»; «господарсько-процесуальне право» / Є. В. Єфремова. – Х., 2009.
4. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436-IV. – Ст. 9.
5. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436-IV. – Ст. 12.
6. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України від 12.07.2001 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.
7. Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку : Закон України від 23.03.2000 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2000. – № 25. – Ст. 195.
8. Про державні цільові програми : Закон України від 18.03.2004 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2004. – № 25. – Ст. 352.
9. Про фінансовий лізинг : Закон України від 16 груд. 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/723/97-%D0%B2%D1%80>.
10. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12 лип. 2001 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2002. – № 1. – Ст. 1.
11. Господарський кодекс України: від 16 січня 2003 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 18. – Ст. 144.
12. Цивільний кодекс України: від 16 січ. 2003 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.
13. Чернега А. П. Лізингові «крила» цивільної авіації України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kul.kiev.ua/images/chasop/2013_2/185.pdf.
14. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 433- iv // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 13. – Ст. 7.
15. Концепція проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року : розпорядження Каб. Міністрів України від 17.07.2013 р. // Офіц. вісн. України. – 2013. – № 66. – С. 126. – Ст. 2402.
16. Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави : постанова Каб. Міністрів України від 23.12.2004 р. // Офіц. вісн. України. – 2004. – № 52 – Т. 1. – С. 274. – Ст. 3443.
17. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436-IV. – Ст. 120. – Ч. 6.