

економічною складовою договір перевезення визнається самостійною договірною конструкцією.

Як висновок, можна стверджувати, що допоміжний транспортний договір за транспортними конструкціями є лише, так званим, додатком до основного договору перевезення і дозволяють більш конкретизувати зобов'язання сторін допоміжних договорів.

Література

1. Вітрянський В. В. Договір перевезення конкретного вантажу [Текст] / В. В. Вітрянський // Господарське право. Додаток. – 2011. – № 7. – С. 3-4.

2. Задихайло Д. В. Правознавство: підруч. / Д. В. Задихайло. – Х.: Фоліо, 2014. – С. 430-459.

УДК 629.73:346 (043.2)

Карпик М. Л., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

В авіаційній галузі Україна має значні можливості. Попри всі негаразди за роки незалежності вона була певною мірою трансформована, модернізувала частину свого технологічного потенціалу і вийшла на світовий аерокосмічний ринок з кількома крупними комерційними проектами, які було успішно виконано. Подальше становлення і розвиток галузі залежатиме від спроможності працювати в ринкових умовах зовнішнього середовища, оскільки обсяги внутрішнього ринку незначні і наявний науково-технічний і виробничий потенціал використовується поки що недостатньо.

Інноваційний пріоритет розвитку промисловості відкриває можливість системного й організованого розвитку авіаційної галузі. Серед найважливіших питань розвитку цивільної та військової авіації істотне місце займають питання комплексного аналізу економічних аспектів і тенденцій розвитку авіаринку з урахуванням концептуальних і практичних аспектів підвищення ефективності діяльності авіаремонтних та авіабудівних підприємств, удосконалення економічного механізму взаємодії факторів їх сталого розвитку.

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.

На сьогодні державна підтримка здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» [1]. 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. Для того щоб бути успішним конкурентом на світовому ринку, названі заходи важливі, але їх не завжди достатньо [2, с. 69].

Досягнення цілей успішного розвитку в авіабудівній галузі потребує вирішення встановлених пріоритетних завдань:

- розробка і затвердження державного завдання визначення ніші Україні на світовому авіаційному ринку;

- визначення формату виробничої структури з врахуванням налагодження кооперації з іншими господарюючими суб'єктами галузі, у тому числі авіаремонтними підприємствами за рахунок супроводження в межах своєї організаційної структури повного технологічного циклу авіабудування;

- затвердження ефективної форми власності із залученням обсягів приватного інвестиційного капіталу та домінуванням державно-кооперативної власності;

- консолідація корпорацій з максимальним посиленням вертикалі управління, підвищенням ролі заводів у складі корпорації, впровадженням в авіаційну промисловість України високих наукомістких технологій;

- визнання зовнішніх пріоритетів, що концентруються на створенні ефективної міжнародної кооперації з розробки,

випробувань, виробництва, просування на світовий ринок і підтримки в експлуатації авіатехніки, а також на забезпеченні участі вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів.

— збереження і укріплення потенціалу вітчизняної авіаційної галузі, забезпечення відтворення інновацій і технологій світового рівня, виведення галузі на шлях самостійного розвитку, становлення України як активного учасника світового авіаринку об'єктивно потребують здійснення значної фінансової підтримки галузі з боку держави [3, с. 229].

Отже, ставлячи проблему розвитку літакобудівної галузі, слід насамперед чітко уявити наявний потенціал, визначити продукцію, яка є перспективною 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.

Література

1. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12 липня 2001 р. № 2660-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.

2. Бронова Ю. Г. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення / Ю. Г. Бронова // Юрист України. – 2014. – № 1. – С. 67-74.

3. Погорілець Ю. Створення пріоритетів розвитку авіаремонтних підприємств в системі формування конкурентоспроможного авіаринку в Україні / Ю. Погорілець // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 18. – С. 227-231.

УДК 349.6:502.174(477)(043.2)

Коркіяйнен Д. Д., студентка,
Юридичний факультет,
Академія праці, соціальних відносин та туризму, м. Київ
Науковий керівник: Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВОДЖЕННЯ З ВІДХОДАМИ В УКРАЇНІ

Проблема сміття (відходів) та боротьби з ним є однією з найважливіших проблем людства. Глобальний характер даного лиха не оминув лани і сучасної України. Вона ввійшла в число країн