

УДК (339.543:[658.62:629.7]):005.59

Скляр Н. М.,
канд. екон. наук,
старший викладач

Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського,
м. Кривий Ріг, Україна,
e-mail: sklyar@donnuet.edu.ua
e-mail: bondarchuk@donnuet.edu.ua

Бондарчук М. Є.,
асистент

Власенко Л. В.,
старший викладач,
аспірант

Запорізький інститут економіки та інформаційних технологій,
м. Запоріжжя, Україна
e-mail: l.vlasenko@econom.zp.ua

ОСОБЛИВОСТІ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТОВАРІВ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

UDC (339.543:[658.62:629.7]):005.59

Skliar N. M.,
PhD in Economic sciences,
Senior Lecturer

Donetsk National University of Economics and Trade
named after Mykhailo Tugan-Baranovsky,
Kryvyi Rih, Ukraine,
e-mail: sklyar@donnuet.edu.ua
e-mail: bondarchuk@donnuet.edu.ua

Bondarchuk M. Ye.,
Assistant Professor

Vlasenko L. V.
Senior Lecturer,
PhD student

Zaporizhzhia Institute of Economics
and Information Technologies,
Zaporizhzhia, Ukraine,
e-mail: l.vlasenko@econom.zp.ua

PECULIARITIES OF CUSTOMS CLEARANCE OF AVIATION INDUSTRY GOODS

***Мета.** Мета статті — формування теоретичних підходів і практичних рекомендацій щодо підготовчих процедур, які сприятимуть ефективному проведенню митного оформлення експорту продукції авіаційної галузі.*

***Методи.** Дослідження базувалося на логіко-діалектичному методі пізнання. Методичний інструментарій дослідження складався з економіко-статистичних методів (узагальнення, порівняння, групування, графічного, вибіркового спостереження, системного аналізу і синтезу) та економіко-математичних методів.*

***Результати.** Досліджено та проаналізовано статистичні дані сучасного світового ринку авіабудування, прогнозні показники попиту на нові пасажирські літаки та показники динаміки українського експорту літакобудування. Встановлено, що зростання потреб світового ринку у продукції авіабудування і конкурентні можливості українських транспортних та військово-транспортних літаків потребують детального дослідження особливостей митного оформлення товарів авіаційної галузі, оскільки підготовчий етап проведення митних формальностей відзначається складністю процедур, великими часовими витратами та бюрократичністю в отриманні дозвільних документів.*

***Ключові слова:** ринок авіабудування, експорт авіапродукції, митне оформлення, державне регулювання.*

Постановка проблеми. Літакобудування на сьогоднішній день відноситься до однієї із високотехнологічних галузей України, яка може забезпечити конкурентоспроможність економіки країни. Навіть за незначної частки експорту авіабудівної продук-

ції у загальному обсязі експорту України ДП «Укроборонпром» звітує про підписання перспективних контрактів на поставку авіапродукції на закордонні ринки. Одним із трудомістких процесів у реалізації таких контрактів є проведення митних формальностей і державних регулювальних процедур експортного контролю, підготовка до яких починається задовго до укладання контракту. Відсутність наукових досліджень щодо особливостей проведення митного оформлення продукції авіаційної промисловості обумовлює актуальність обраної тематики дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій доводить, що різні аспекти розвитку авіаційної промисловості досліджували відомі українські і закордонні науковці та вчені, такі як О. Ф. Андросова, К. А. Баландин, В. О. Богуслаєв, П. А. Борисенко, Ю. Б. Голляк, Ю. М. Гончаров, В. П. Горбулін, С. Г. Згурец, Д. С. Ківа, В. С. Купріянова, С. М. Подреза, О. В. Сляднєв, С. А. Федосенко, але проблематика митного оформлення й державного регулювання експорту товарів авіаційної галузі у наукових працях зустрічається вкрай рідко.

Мета статті — формування теоретичних підходів і практичних рекомендацій щодо підготовчих процедур, які сприятимуть ефективному проведенню митного оформлення та реалізації зовнішньоторговельних контрактів експорту продукції авіаційної галузі України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світовий ринок авіатехніки розвивається в умовах надзвичайно високої конкуренції, що особливо загострилась після злиття наприкінці минулого століття низки європейських авіабудівних підприємств у Airbus і американських через поглинання їх компанією Boeing. Ці два надгіганти, які контролюють ліву частку світового ринку авіапродукції, ведуть між собою виснажливу боротьбу, що включає відвертий демпінг (особливо з боку Airbus) і приховане субсидування відповідно з боку ЄС та США. Обидві компанії щороку реалізують сотні повітряних суден на десятки мільярдів і витрачають на наукові розробки та капітальні вкладення мільярди євро та доларів.

Сучасний світовий парк цивільних авіалайнерів складається з реактивних і турбогвинтових літаків, що має широку сегментацію. Кожен тип літака через технічні та економічні характеристики має власну ринкову нішу й певну зону конкуренції (дальність польоту до 1000 км; пасажиромісткість 60–99 місць). У цілому найбільш розповсюдженими за останні роки є реактивні літаки. Турбогвинтові літаки поступово виводилися з експлуатації через старіння й не заміщувалися у відповідній кількості новими. Це було однією із причин гальмування ринку авіабудування протягом багатьох років.

Сектор цивільного ринку авіабудування пошавився з 2012 р. У 2013 р. поставки літаків авіації загального призначення на світовому ринку зросли на 24 % порівняно з показниками 2012 р. (до 23,4 млрд дол. США). Аналогічна тенденція відмічалась і у авіабудуванні бізнес-класу після 4-х років спаду виробництва: 21 млрд. дол. США (2013 р.) порівняно з показниками 2012 р. — 17,1 млрд. дол. США [1].

На сьогоднішній день лідером-виробником широкофюзеляжних літаків є компанія Boeing, яка займає 48 % сектору цього типу, 95 % ринку транспортних літаків і поступається лише Airbus (52 %) на ринку вузькофюзеляжних літаків з показником 44 % від усього обсягу ринку літаків цього типу.

Військова авіаційна техніка за обсягом фактичних експортних поставок займає перше місце серед усіх категорій військової техніки в загальному балансі світової торгівлі зброєю. За період 2007–2014 рр. обсяг світових поставок військової авіаційної техніки ЦАМТО оцінює в суму 148,996 млрд. дол. США, що становить 33,84 % від обсягу продажів усіх категорій військової техніки (440,309 млрд. дол. США). До цьо-

го обсягу включені поставки нових літаків, ліцензійні програми, поставки зі складу збройних сил країн-експортерів, ремонт і модернізація. Лідером продажів у авіаційному військовому сегменті є винищувачі. За період 2012–2015 рр. було поставлено на експорт або вироблено за ліцензією 377 нових літаків на суму 25,289 млрд. дол. США. Усього за цей період було експортовано 479 винищувачів на суму 25,975 млрд. дол. США, що становить близько 47 % від загального обсягу продажів авіаційної техніки на початок 2016 р. При цьому обсяг продажів нових літаків склав 78,71 % від загальної кількості або 97,36 % від вартості загальносвітових поставок авіатехніки [2]. На ринку військової авіації з показником 22 % сегменту військових літаків лідирує компанія Boeing (табл.1).

Таблиця 1 — Комплексна характеристика ринку авіабудування (кінцева продукція) 2010–2015 р. (складено за даними: [3; 4; 5; 6; 7])

Вид	Частка, %	Тип	% за видами літаків	Компанія-виробник	% за типами літаків	
Цивільні	62,6	широко-фюзеляжні	25,2	Boeing	48,0	
				Airbus шф	50,0	
				інші	2,0	
		транспортні	5,4		Boeing	95,0
					Airbus тр	5,0
		бізнес-класу	9,2		Bombardier	30,0
					Gulfstream	25,0
					Dassault	23,0
					Cessna	7,5
					Hawker	7,5
		регіональні	5,6		Beechera	6,0
					Embraer	61,0
					Bombardier	17,0
вузько-фюзеляжні	17,2		інші	22,0		
			Boeing вф	44,0		
			Airbus вф	52,0		
Військові	37,4			інші вф	4,0	
				Boeing	22,5	
				Lockheed Martin	21,5	
				OAK	20,6	
				Eurofighter	11,4	
				Norton Grumman	11,0	
				EADS	10,0	
Dassault	4,0					

За прогнозами міжнародних експертів, у разі виконання графіків поставок за поточними контрактами, заявленими намірами і проведеними тендерами в майбутній період 2017–2019 рр. обсяг продажів нових багатоцільових винищувачів може скласти 690 одиниць на суму 90,275 млрд. дол. США., що визначить зростання на 83,02 % кількісних показників експорту нових винищувачів і збільшить його показники на 256,97 % порівняно з показниками попередніх років [2]. Таке величезне зростання експорту військової авіації обумовлено нестабільністю сучасного світового безпекового середовища і збільшенням кількості військових конфліктів у світі.

Стосовно прогнозних показників попиту на нові пасажирські літаки, то, за даними міжнародних експертів, у період 2017–2034 рр. найбільшою популярністю у світі будуть користуватися вузькофюзеляжні літаки (24385 од.) з найбільшим попитом у країни АТР.

Таблиця 2 — Попит на нові пасажирські літаки в період 2015–2034 рр.
(складено за даними [5; 6; 8])

Типи літаків	Світ в цілому	Росія	СНД без РФ	Північна Америка	Європа	АТР усього	Китай	Латинська Америка	Близький Схід	Африка
місць до 60 і ТВ	2060	90	40	340	615	705	100	130	30	110
місць 61–120	4605	160	90	2120	720	950	740	375	115	75
Вузькофюзеляжні 120	24385	495	120	5140	6250	9290	4850	2125	590	375
Широкофюзеляжні	7010	115	40	850	1385	2925	1060	270	1190	235
Усього	38060	860	290	8450	8970	13780	6750	2900	1925	795

Український сегмент світового ринку авіабудування наведений продукцією літакобудівного кластеру — Українською авіабудівною корпорацією у складі структури ДК «Укроборонпром», до якої входять такі підприємства, як ДП «Антонов», ПАТ УКРНДІАТ, ДП «Новатор», ДП «Харківський машинобудівний завод «ФЕД», ДП «Харківське агрегатне конструкторське бюро» і ПАТ Завод «Маяк».

За даними Укрстату, експорт авіаційної продукції України у 2016 р. знизився у 2,7 раза порівняно з показниками 2015 р. і у 13,2 раза порівняно з показниками 2012 р., які були найвищими за останні 7 років (табл. 3).

Таблиця 3 — Зовнішня торгівля України за УКТ ЗЕД товарна група 88
«Літальні та космічні апарати» (складено за даними [9])

Рік	Експорт		
	тис. дол. США	у % до попереднього року	у % до загального обсягу
2010	123840,3	64,1	0,2
2011	321809,0	259,9	0,5
2012	925754,6	287,7	1,3
2013	311792,9	33,8	0,5
2014	246278,7	79,0	0,5
2015	190635,6	77,4	0,5
2016	70200,8	39,1	0,2

За останнє десятиріччя поставки готової авіаційної продукції з України на світовий ринок відбувалися переважно через розпродаж військового майна, яке частково модернізувалося перед експортом сучасними українськими комплектуючими. Частка вироблених за цей час літаків у вітчизняному авіаційному експорті становила лише кілька відсотків. А українське авіабудування на зовнішніх ринках репрезентоване комплектуючими для випуску нових літаків на закордонних підприємствах або для модернізації парку старих радянських літаків і гелікоптерів, тисячі одиниць яких було поставлено до країн Азії, Африки та Латинської Америки, а також держав соцтабору починаючи з 60-х років минулого століття.

Розробки ДП «Антонов» у пасажирській авіації не конкурують із продукцією Boeing і Airbus, адже зосереджені в ніші регіональних літаків малої місткості (до 90

місць), а не великих і надвеликих міжконтинентальних лайнерів. А транспортні та військово-транспортні літаки ДП «Антонов» є суперниками і світовими лідерами у цьому сегменті авіабудівання. Пасажирські розробки ДП «Антонов» конкурують з канадською Bombardier Aerospace, бразильською Embraer, італійським ATR (частку в якій має Airbus) та російською компанією «Сухой», яка спільно з Boeing розробила Sukhoi Superjet 100, що розрахований на 75–95 місць. Також зростає виробництво літаків, зокрема й за ліцензіями названих компаній, у Китаї та Індії. Виробники з усіх цих країн мають суттєві переваги над українськими авіабудівниками, які полягають у місткому внутрішньому ринку, значно дешевших кредитних ресурсах, лізингових програмах і програмах державного кредитування експорту, нарешті, часто більш чи менш прихованого субсидування авіавиробництва з бюджетів, які в разі перевищують можливості українського.

Отже, враховуючи зростання потреб світового ринку у продукції авіабудування і конкурентні можливості українських транспортних та військово-транспортних літаків ДП «Антонов», розглянемо особливості митного оформлення експорту авіапродукції, оскільки вони складають суттєву проблемну частину реалізації зовнішньоторговельних контрактів.

Специфічним моментом міжнародного регулювання договорів на постачання авіасуден є те, що згідно з п. (е) ст. 2. Віденської конвенції про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, дія цієї конвенції не розповсюджується на продаж повітряних суден. Таким чином, регулювання питань купівлі-продажу повітряних суден регулюється іншими міжнародними нормативними актами, такими як «Конвенція про міжнародну цивільну авіацію» (м. Чикаго, 07.12.1944 р.), а також Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Повітряним кодексом України, нормативними актами Міністерства інфраструктури України.

Специфічними умовами предмету договору купівлі-продажу повітряного судна є визначення його типу, бортового номеру і технічних характеристик. Ціна договору складається з вартості самого повітряного судна, додаткового обладнання, розміру необхідних платежів, пов'язаних із оформленням договору купівлі-продажу повітряного судна.

У комплекті документів для митного оформлення повітряного судна мають бути документи, які підтверджують витрати щодо підготовки перегонки повітряного судна, технічного обслуговування, передпольотної підготовки, заправки паливом, аеронавігаційного забезпечення, забезпечення митного оформлення.

Врегулювання питання щодо направлення льотного і технічного екіпажу для забезпечення перельоту повітряного судна, комісії для технічної інспекції повітряного судна, здійснення обльоту повітряного судна своїм екіпажем після огляду на землі — є невід'ємними елементами договору купівлі-продажу повітряного судна.

Під час митного оформлення експорту повітряного судна особливу увагу приділяють технічній оцінці двигунів, за результатами якої складається акт.

Специфічними документами під час митного оформлення авіасудна є: свідоцтво про реєстрацію повітряного судна; керівництво з льотної експлуатації; реєстраційний журнал двигунів; реєстраційний журнал літака; сертифікат льотної придатності літака; акт технічного стану літака; формуляри (паспорти) на двигун [10].

Основними нормативними актами, що регулюють митне оформлення продукції українського авіапрому, є Митний кодекс України, Повітряний кодекс України, Закони України «Про державний кордон України», «Про Державну прикордонну службу України», «Про прикордонний контроль», постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю за міжнародними пе-

редачами товарів подвійного використання» № 86 від 28 січня 2004 року, «Порядок митного оформлення військової техніки, у тому числі військових транспортних засобів, які перетинають митний кордон України» № 63 від 18 січня 2003 року. Оскільки повітряні судна, які експортуються з України, відносяться або до товарів військового призначення, або до товарів подвійного використання, необхідною умовою їх перетину через митний кордон України є надання дозволу Державної служби експортного контролю України.

Безпосередньо при перетині державного кордону під час проходження митного та прикордонного контролю авіаційного судна державними органами контролю перевіряються такі документи:

- стандартний документ перевізника, передбачений укладеними відповідно до закону міжнародними договорами в галузі цивільної авіації (генеральна декларація);
- документи, що містять відомості про товари, які перевозяться на борту (вантажні відомості, авіаційні вантажні накладні);
- документ, що містить відомості про припаси (бортові припаси) та про кількість припасів (бортових припасів), завантажених на борт судна;
- транспортні (перевізні) документи;
- комерційні документи (за наявності їх у перевізника) на товари, що перевозяться;
- відомості про знаки національної належності та реєстраційні знаки судна, номер рейсу, маршрут польоту, пункт вильоту та пункт прибуття судна;
- відомості про найменування підприємства (організації, установи), що експлуатує судно, та кількість членів екіпажу;
- список пасажирів із зазначенням їх кількості на судні, прізвищ та ініціалів, пунктів посадки та висадки; відомості щодо багажу пасажирів (пасажирська відомість);
- найменування товарів, номери вантажних накладних, кількість місць за кожною накладною, пунктів завантаження та пунктів вивантаження товарів;
- відомості про наявність (відсутність) на борту судна товарів, ввезення/вивезення яких на/з митну територію України заборонено або обмежено, включаючи валютні цінності, наявні у членів екіпажу, лікарські засоби, до складу яких входять наркотичні, сильнодіючі засоби, психотропні та отруйні речовини;
- відомості про наявність (відсутність) на борту судна небезпечних товарів, зброї, боєприпасів.

Виходячи із численного переліку дозвільних документів, необхідних для митного оформлення повітряного транспортного судна, українському експортеру треба за 2–3 місяці до відправки судна через кордон України потурбуватися про можливе їх отримання.

На сьогоднішній день при експорті українських літаків та авіадвигунів (як цивільного, так і військового призначення) актуальним елементом для замовників є вдосконалення системи підтримки в експлуатації. У той же час розвиток інфраструктури для післяпродажного обслуговування української авіатехніки за кордоном пов'язаний з низкою проблем — наприклад, тривале (до декількох місяців) митне оформлення запчастин, що поставляються для ремонту авіатехніки, які належить зарубіжним замовникам. Тривалість і вартість доставки виробів, що вимагають ремонту, а також запчастин суттєво впливають на економічну ефективність продукції авіадвигунобудування. Тож, застосування генеральних ліцензій ДСЕКУ та спрощення митних режимів на вивезення всіх необхідних виробів і матеріалів для вітчизняних експортерів наукоємної продукції (у тому числі авіатехніки), що дозволяють різко прискорити і здешевити переміщення через кордони змінних виробів, запасних частин, витратних

матеріалів та обладнання для проведення ремонту, є актуальними в умовах сьогодення, оскільки лише обмежене коло підприємств літакобудівної галузі мають право самостійно експортувати запчастини до експортованих за кордон літаків.

Проблема виходу готової продукції на зовнішні ринки, особливо країн, що розвиваються, окрім об'єктивно обмеженої ніші українських виробників — невеликі пасажирські й транспортні, військово-транспортні та інші спеціальні літаки — полягає також у неготовності України просувати свої літаки з використанням власних лізингових програм і кредитуванням експортних поставок. І хоч новаціями українського законодавства у 2016 р. було внесення змін до ЗУ «Про розвиток літакобудівної промисловості» [11], у яких визначається, що юридичним особам-резидентам України, які забезпечують виконання Україною міжнародних зобов'язань з реалізації міжнародних контрактів з розробки авіаційної техніки та авіаційних двигунів, постачання авіаційної техніки та авіаційних двигунів, виробництва авіаційної техніки та авіаційних двигунів, ремонту авіаційної техніки та авіаційних двигунів на період з 1 січня 2013 року до 1 січня 2025 року запроваджується державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва через механізм здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті для закупівлі такої техніки, компенсація надається лише експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України, виключно для авіаційної техніки вітчизняного виробництва і несуттєво полегшує витрати, які пов'язані з митним оформленням і державним регулюванням експорту авіабудівників.

Перспективним напрямком підвищення маркетингової привабливості і попиту на продукцію літакобудівної промисловості для компаній та урядів країн, що розвиваються, є створення авторизованих сервісних центрів у Латинській Америці, Азії та Африці.

Висновки. Висока конкуренція світового ринку обумовлена злиттям наприкінці минулого століття низки європейських авіабудівних підприємств в Airbus та американських через поглинання їх компанією Boeing. За прогнозами міжнародних аналітиків попит на нові пасажирські літаки до 2034 р. збільшиться у десятки разів з найбільшою популярністю у вузькофюзеляжних літаках та найбільшим попитом у країнах АТР.

Український сегмент світового ринку авіабудування, який наведений продукцією літакобудівного кластеру — Українською авіабудівною корпорацією у складі структури ДК «Укроборонпром», не може розвиватися відірвано від загальних проблем держави. Якщо їх не вирішити, ті країни, які мають гроші, але не мають технологій, купуватимуть лише окремі зразки готової продукції за умови передання прав на виробництво вже на їхній території максимум із використанням більшої чи меншої кількості комплектуючих з України та виплатою роялті конструкторам. А країни, що розвиваються, котрі не здатні самостійно оплачувати літаки, потребують кредитних ліній та лізингових програм, які Україна на сьогодні надавати не готова.

Витратним аспектом українського експорту продукції авіапрому є специфічні процедури митного оформлення й державного регулювання торгівлі авіапродукції, яка переважно має ознаки товарів військового призначення та подвійного використання.

Отже, подальша програма підтримки сучасних українських авіаекспортерів має базуватися на принципах спрощення митних та дозвільних процедур ДСЕКУ, стабільності відносин між країнами-замовниками, наявності довгострокових економічних і військових зв'язків та сучасних підходах до організації післяпродажного обслуговування авіатехніки зі створенням безпосередньо на аеродромах базування парків повітряних суден розгалуженої і капіталомісткої мережі регіональних центрів технічного обслуговування і ремонту, яким передається низка функцій, які раніше виконувалися заводами-виробниками.

Список літератури/References

1. SmartPlane: The new event dedicated to the connected aircraft. Available at : <http://www.air-cosmos.com/mot-cle/aviation-civile>.
2. Погосян, Г. Оценка современного состояния и перспектив развития мирового рынка авиационной техники [Электронный ресурс] / Г. Погосян. — Режим доступа : <http://delonovosti.ru/analitika/3601-ocenka-sovremennogo-sostoyaniya-i-perspektiv-razvitiya-mirovogo-rynka-aviacionnoy-tehniki.html>.
Pogosyan, G. *Ocenka sovremennogo sostoyaniya i perspektiv razvitiya mirovogo rynka aviacionnoj tekhniki* [An estimation of modern condition and prospects of development of the world market of aviation technics]. Available at : <http://delonovosti.ru/analitika/3601-ocenka-sovremennogo-sostoyaniya-i-perspektiv-razvitiya-mirovogo-rynka-aviacionnoy-tehniki.html>.
3. Толкачев, С. А. Мировой рынок гражданского авиастроения: конец дуополии [Электронный ресурс] / С. А. Толкачев, И. Б. Деревянко. — Режим доступа : kapital-rus.ru/articles/article/190443.
Tolkachev, S. A., Derevyanko, I. B. (2011). *Mirovoj rynek grazhdanskogo aviastroeniya konec duopolii* [The world market of civil aircraft construction: the end of the duopoly]. Available at : kapital-rus.ru/articles/article/190443.
4. Current Market Outlook 2012–2031 (2012). Available at : <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1534155/000153415517000004/ex1038boeingcurrentmarketou.pdf>.
5. Global Market Forecast (2016). Available at : http://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/publications/backgrounders/Airbus_Global_Market_Forecast_2017-2036_Growing_Horizons_full_book.pdf.
6. Market Forecast (2015). Available at : <http://ir.bombardier.com/var/data/gallery/document/85/38/92/64/14/Bombardier-Business-Aircraft-2016-2025-Market-Forecast-en.pdf>.
7. Worldwide Market Forecast 2014–2033 (2014). Available at : http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/cmo/pdf/Boeing_Current_Market_Outlook_2014.pdf.
8. Обзор рынка 2015–2034 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.uacrussia.ru/upload/iblock/9a3/9a39ee25474bd1eea9084d2bec28436a.pdf>.
Obzor rynka 2015–2034 [Market Overview 2015–2034]. Available at : <http://www.uacrussia.ru/upload/iblock/9a3/9a39ee25474bd1eea9084d2bec28436a.pdf>.
9. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/operativ>.
State Statistics Service of Ukraine. Available at : <http://www.ukrstat.gov.ua/operativ>.
10. Митний кодекс України № 4495-VI від 13 березня 2012 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
Mytnyi kodeks Ukrainy (2016) [Customs Code of Ukraine]. No. 4495-VI, on March 13, 2012. Available at : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
11. Про розвиток літакобудівної промисловості : Закон України № 2660-III від 12.07.2001 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2660-14>.
Pro rozvytok litakobudivnoi promyslovosti (2016). *Zakon Ukrainy № 2660-III vid 12.07.2001* [About the development of the aircraft industry] Law of Ukraine № 2660-III of 12.07.2001. Available at : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2660-14>.

Цель. Цель статьи — формирование теоретических подходов и практических рекомендаций относительно подготовительных процедур, которые будут способство-

вать эффективному проведению таможенного оформления экспорта продукции авиационной отрасли.

Методы. Исследование базировалось на логико-диалектическом методе познания. Методический инструментарий исследования состоял из экономико-статистических методов (обобщение, сравнение, группировка, графического, выборочного наблюдения, системного анализа и синтеза) и экономико-математических методов.

Результаты. Исследованы и проанализированы статистические данные современного мирового рынка авиастроения, прогнозные показатели спроса на новые пассажирские самолеты и показатели динамики украинского экспорта самолетостроения. Установлено, что возрастающие потребности мирового рынка в продукции авиастроения и конкурирующие возможности украинских транспортных и военнотранспортных самолетов требуют детального исследования особенностей таможенного оформления товаров в авиационной отрасли, так как подготовительный этап проведения таможенных формальностей отличается сложностью процедур, большими временными затратами и бюрократичностью в получении разрешительных документов.

Ключевые слова: рынок авиастроения, экспорт авиационной продукции, таможенное оформление, государственное регулирование.

Objective. The article forms theoretical approaches and practical recommendations regarding procedures that will facilitate the effective implementation of customs clearance of aviation industry exports.

Methods. The research is based on the logical and dialectical method of cognition. Methodical tools of the study includes economic and statistical methods (the generalization, the comparison, the grouping, the graphical, the sampling, the systems analysis and the synthesis) economic and mathematical methods.

Results. The statistical data of the modern world aviation market, the forecasted demand for new passenger aircraft and the dynamics of Ukrainian aircraft exports are investigated and analyzed. As a result of the research, it is revealed that the preparatory stage of customs formalities is complicated by procedures, large time costs and bureaucracy in obtaining permits. Accordingly, the growing demands of the world market for aircraft construction products and the competing capabilities of Ukrainian transport and military transport aircraft require a detailed study of the specifics of customs clearance of aviation industry goods.

Key words: market of aviation, export of aviation products, customs clearance, State regulation.

Надійшла до редакції 01.12.2016