

допущення актів протизаконного втручання в діяльність цивільної авіації) та екологічної безпеки, ці питання є предметом особливої уваги в діяльності ІСАО, тому, відповідно до умов Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, вона вивчає найкращі зразки врегулювання їх у різних регіонах світу, розробляє стандарти і дає рекомендації для впровадження їх на національному ґрунті. Вирішення цих питань є неможливим без належного фінансування. Стандарти і рекомендації ІСАО є запорукою ефективності й безпеки цивільної авіації. Вивчення їх і використання на науковій основі – першочергове завдання нашої національної авіаційної галузі.

У вересні 1992 року Україна стала членом ІСАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та встановила повітряні мости з багатьма країнами світу, остання редакція Повітряного Кодексу редакція від 19.05.2011 [3]. Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України, вже розроблено й ухвалено Національну програму інтеграції України до ЄС. Обраний шлях передбачає багато змін у всіх сферах, включаючи й цивільну авіацію.

В Україні прийнята державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації, що розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, а також інших міжнародних актів. Програми враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів [2]. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року», підвищення рівня безпеки авіації можна досягти шляхом створення нових нормативно-правових актів та приведення у відповідність до міжнародних норм вже існуючих, шляхом контролю з боку держави за дотриманням нормативно-правових актів, норм і правил в сфері авіації авіаційними підприємствами [4]. Щодо питання фінансування, відповідно до Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року»: фінансування Програми передбачається здійснити за рахунок коштів суб'єктів авіаційної діяльності, державного бюджету та інших джерел.

Відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»: фінансування витрат на забезпечення авіаційної безпеки здійснюється відповідно до Положення про державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях, що затверджується Кабінетом Міністрів України, у межах коштів, що надходять до спеціального фонду державного бюджету на відповідний рік для забезпечення діяльності цивільної авіації в Україні та участі України в міжнародних організаціях, а також на утримання спеціально уповноваженого органу з питань авіаційної безпеки цивільної авіації.

Вирішення вказаних проблем та підвищення економічної ефективності функціонування авіаційних підприємств і буде запорукою успіху цивільної авіації в цілому! В сучасних умовах сталий розвиток промисловості технологічно розвинених держав неможливий без авіабудування. Авіаційна галузь України про-

довжує займати провідне місце по розробкам у сфері авіації та входити до елітної дев'яти країни, що мають замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки. В умовах глобальної економічної та фінансової кризи, ризиків продукції цивільної, а тим більше військової авіації залишається досить перспективним. Адаже не дивлячись на наявність, значного потенціалу в галузі, останніми роками Україна має значні фінансові проблеми з розвитком авіаційної промисловості та просуванням її на світові ринки, тому потребує державної підтримки, що й зумовило актуальність даної теми.

Література

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141
2. Закон України Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140
3. Повітряний кодекс року (редакція від 19.05.2011). [Електронний ресурс]. – Офіційний Веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до інтернет сторінки : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17>
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року (редакція від 05.03.2009). [Електронний ресурс]. – Офіційний Веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу до інтернет сторінки : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273-2009-%F0>
5. Р. Баран. Аналіз методів підходу до традиційних схем фінансування авіаційно-транспортного консорціуму в умовах державної підтримки розвитку авіаційно-промислового комплексу в Україні // Тези доповіді на міжнародній НПК «Фінансові механізми активізації підприємництва в Україні» / 1-3 листопада 2001 року. Львів, ЛДФЕІ. – С.8

УДК 346.12.656.7.061.5 (043.2)

Кочисва А.О.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ПРАВОВІ МЕТОДИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНИХ СХЕМ ФІНАНСУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ЇХ ЗАСТОСУВАННЯ

На етапі економічного зростання, підвищення інвестиційно-інноваційної активності в галузі повітряного транспорту (ПТ) не може не носити конструктивних правових засад. Заходи реформування ПТ, що їх в останні роки намагаються виробити державні органи управління хоча й носять перманентний характер, проте не є ефективними. Без законодавчого закріплення результатів реформу-

вання в галузі та цінових паритетів ПТ практично деградує. У результаті цих причин спостерігаються процеси банкрутства відомого у світі авіаперевізника «Державної авіакомпанії «Авіалінії України» (ДАК «Авіалінії України»), інших експлуатантів повітряних суден (ПС). Це сталося ще й тому, що економічна наука не виробила дієвих економіко-правових механізмів інвестиційно-інноваційного та фінансового забезпечення умов сталого розвитку вітчизняних авіаційно-транспортних підприємств (АТП), як низової ланки повітряного транспортної системи (ПТС) або цивільної авіації (ЦА).

Існуючі на сьогодні пропозиції щодо вирішення проблеми фінансування заходів реформування ПТС, як повноправної складової макроекономічної системи держави, можна звести до певних узагальнених економічних моделей, які характеризуються не ринковими, а адміністративними ознаками. Представники експлуатантів ПС державної форми власності схиляються до розв'язання проблеми фінансів авіапідприємств виключно з допомогою державних заходів шляхом прийняття конкретних нормативних актів щодо державного фінансування власного статусу на ринку авіатранспортних послуг. Ці АТП, як експлуатанти високоаварійних ПС, мають надію лише на інновації та інвестиції власника, тобто держави. Урядовці ж називають інший напрямок, що полягає у необхідності пошуку й реалізації спеціальних заходів прямої дії, вважаючи такими реструктуризацію (розподіл) АТП на аеропорти (АП) та авіакомпанії (АК). Не погодившись одні з іншими, останні розпочали її реалізацію, не маючи вироблених нормативних принципів такого розподілу [3].

Основою для створення інвестиційно-інноваційної схеми фінансування АТК є чинне законодавство про промислово-фінансові групи (ПФГ). Фінансовий механізм передає створення локальної системи пільгового кредитування або субсидіювання економічно-організаційних та комерційних заходів із використанням засобів вітчизняних та іноземних інвесторів, внутрішніх грошових потоків суб'єктів ПТ учасників АТК, мобілізації позабюджетних або спеціально сформованих фондів тощо [1]. Первісне формування фондів консорціуму можливе за рахунок уведення фіксованих відрахувань від отриманих прибутків усіх його учасників, а тому вони ніяких коштів із бюджету не потребуватимуть.

При такому вирішенні схеми фінансування розвитку ПТ, засоби фонду могли б відтворюватися і навіть зростати завдяки їхньому пільговому й сприятливому підтриманню учасників АТК, як юридичних осіб і авіаперевізників, що задіяні у міжнародній авіатранспортній кооперації на зовнішніх ринкових сегментах [2].

Вирішення вказаних проблем та підвищення економічної ефективності функціонування суб'єктів ПТ законом має бути покладене в основу процесів реструктуризації. На протягу стабіль міжнародній практиці щодо реструктуризації і навіть у порушення вимог чинного національного законодавства, розподіл АТП проводиться без вироблених нормативних актів та без врахування соціально-економічної специфіки ЦА, як галузі макроекономіки [3]. Це вже призвело до банкрутства багатьох вітчизняних експлуатантів ПС. Кількість банкрутств буде неухильно зростати, оскільки на відміну від світового ПТ, де вже давно зрозуміли, що на авіатранспортних ринках утримуються лише мобілізо-

вані, фінансово стійкі й економічно обґрунтовані об'єднання (консорціуми) або авіаційні групи (ал'янси).

На сьогодні реформування АТП також проводиться в умовах відсутності вироблених оптимальних економіко-правових і організаційно-фінансових комплексних єдиних методологічних засадних принципів взаємодії суб'єктів ПТ, що утворюються у процесі його реструктуризації. Немає паритетних умов, єдиного правового поля та економічних ринкових універсальних методів ціноутворення для всіх без виключення суб'єктів ПТ, що створені в останні роки у результаті розподілу цілих майнових комплексів.

Отже, створеній у формі консорціуму національний авіаперевізнак у свою чергу зможе сприяти підвищенню економічної ефективності діяльності АК та зміцненню конкурентоздатності національного авіаперевізника, оскільки реформування фінансово-кредитної системи й стимулювання економічного зростання вимагає активізації фінансових засобів, що закладені державою у ЦА. З іншої сторони, можна очікувати засобів стимулювання економічного зростання не тільки АК, а й інших суб'єктів ПТ, зокрема, аеропортів.

Література

- Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 16 січня 2003 р. № 433-IV // Відомості Верхов. Ради України. – 2003. – № 13.
1. Про інвестиційну діяльність : Закон України від 18 вересня 1991 р. № 1560-ХІІ // Відомості Верхов. Ради України. – 1991. – № 47.
2. Про інноваційну діяльність : Закон України від 4 липня 2002 р., № 40-IV // Відомості Верхов. Ради України. – 2002.

УДК 347.736/738:629.73 (043.2)

Куцлай Д.О.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ПОНЯТТЯ БАНКРУТСТВА АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У період становлення і розвитку відносин в економіці України тенденції банкрутства поширюються не тільки на окремих суб'єктів господарювання, а й на авіаційну галузь економіки. Визнання в судовому порядку господарюючих суб'єктів банкрутами, неспроможних своєчасно виконати свої зобов'язання перед контрагентами або державою стало найприйнятнішим для держави шляхом вирішення проблеми своєчасного погашення боргів підприємств.

Звичайно розгляд справи про банкрутство такого особливого суб'єкта, як авіаційне підприємство вимагає особливого підходу в силу того, що такі підприємства є стратегічно важливими в сучасній економіці. Порушення прова-