

щодо забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України; 3) організація використання повітряного простору України; 4) здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування [1].

Повітряний транспорт є невід'ємною складовою частиною сучасної економіки України. У разі прогресуючого міжнародного поділу праці, зростання міжнародних економічних пріоритетів та міждержавних культурних зв'язків його світове значення стає дедалі вагомішим. Державна авіаційна служба України має надзвичайно важливе значення для цивільної авіації України оскільки виступає основою та гарантом її належного функціонування.

Література

1. Положення про Державну авіаційну службу України: затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF>

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.

3. Єряшов Є. К. Сутність адміністративно-правового регулювання цивільної авіації України / Є. К. Єряшов // Jurnalul juridic national: teorie și practică: зарубіжн. наук. фах. вид. – Молдова. – 2014. – № 5 (9). – С. 44-48.

УДК 342.9:656.7.071.7(043.2)

Устинова І. П., к.ю.н., доцент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ФІНАНСУВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Фінансування авіаційної галузі завжди дуже актуальне і є об'єктом обговорень та досліджень з боку не тільки юристів, а й економістів. Сьогодні Державна авіаційна служба України фінансується з Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях (далі – Фонд). До Фонду, що є складовою частиною Державного бюджету України, надходять кошти (державні збори) за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності; за кожного пасажира, який відлітає з аеропорту України; за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України, та інших надходжень визначених

статтею 12 Повітряного кодексу України.

Фінансування здійснюється згідно затвердженого кошторису за кодом програмної класифікації видатків 3108010 «Керівництво та управління у сфері авіаційного транспорту» визначеної Законом України «Про Державний бюджет України на (...) рік». Кошторис затверджений Головою Державної авіаційної служби України та погоджений Міністерством фінансів України.

Відповідно до Повітряного кодексу України кошти використовуються на утримання штату працівників Державної авіаційної служби України, у тому числі на придбання предметів, матеріалів, обладнання, обмундирування, на оренду, поточний ремонт, послуги зв'язку; фінансування загальнодержавних програм; забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів; фінансування робіт з розслідування авіаційних подій; видатки на відрядження; оплату комунальних послуг; витрати на підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації; фінансування витрат на членство та участь України у міжнародних авіаційних організаціях; фінансування витрат на проведення наукових досліджень, розроблення авіаційних правил, стандартів, технологій та інших нормативних документів та на інші видатки, пов'язані з виконанням функцій, визначених Положенням про Державну авіаційну службу України.

Законом України «Про Державний бюджет України на ... рік» витрати Державної авіаційної служби України чітко визначені, а значить фінанси цієї галузі можуть бути збільшені за рахунок приватних коштів інвесторів.

У науковому колі досі не вироблено єдиного підходу щодо визначення теоретичних та практичних аспектів взаємовигідної співпраці інвесторів (венчурних капіталістів) та авіакомпаній.

Загальні положення формування та управління інвестиційними коштами висвітлені вітчизняними науковцями у працях Вербицького А., Поручника М., Степаненко А., Гука П., Рогової О., Сергієчко Я. та інших. Також деякі питання з цієї проблеми дослідженні у роботах таких зарубіжних вчених, як Ферула К., Кемпбел К., Хагерті К., Харрисона Р. та інші. Проблемою удосконалення підходів до використання можливостей венчурного середовища для розробки і впровадження новацій, у тому числі інноваційних послуг в різних галузях економіки займалися такі науковці, як Лаврок К., Ансофф І., Снайдер В., Гарсон Дж., Ніколайчук Н., Хаксевер К., Громов Н., Лозовський А. та інші. Юристів-дослідників у цьому списку немає, тому саме наукова розробка і правове регулювання приватного фінансування авіаційної галузі є перспективним напрямом досліджень.

Цікавим і корисним для України є сьогодні так фінансування, як бутстреппінг – спосіб фінансування невеликих фірм за допомогою високоефективного залучення і використання ресурсів без збільшення

акціонерного капіталу з традиційних джерел або запозичення коштів в банках. Він надає багато переваг підприємцям, і ймовірно є прийнятнішим. Підприємці зобов'язані знати можливості бутстрепінгу і щоб вдало подолати дефіцит акціонерного капіталу.

На сучасному етапі життєвого циклу стан розвитку сфери перевезень (чартерних, ділових) знаходиться на стадії зростання та розширення. Тому кошти використовуються для подальшого розширення виробництва, на маркетинг і збільшення поточних активів або ж на розробку вдосконаленого продукту, нової технології, або розширення наочно-виробничої спеціалізації з огляду на те, що у виборі конкретних напрямів інвестування доцільно керуватися певними групами чинників як критеріями для прийняття рішень.

Отже, зазначений напрямок досліджень для юристів є перспективним, а для законодавця ще необхідно плідно попрацювати для розробки правового регулювання та забезпечення інвестиційної та фінансової діяльності у залученні приватних інвесторів для фінансування розвитку авіаційної галузі.

Література

1. Ансофф И. Стратегический менеджмент [Текст]: Классическое издание / И. Ансофф; пер. с англ.; под ред. Петрова А. Н. – СПб.: Питер, 2009. – 344 с.

2. Хагерти К. Стратегия глобализации американского стиля венчурного капитала. РАВИ [Електронний ресурс] / К. Хагерти. – Режим доступу: <http://www.rvca.ru>.

3. Фирсов В. Организационные формы венчурного предпринимательства [Текст] / В. Фирсов // Экономист. – 1994. – № 6. – С. 14-16.

4. Сергинко Я. Венчурные инвестиции и инновационная активность [Текст] / Я. Сергинко, А. Френкель // Вопросы экономики. – 2006. – № 5. – С. 18-20.

5. Понятия и терминология для некоммерческих организаций [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.az.ru/icall/termin/index.htm>.

6. Николайчук Н. Е. Маркетинг и менеджмент услуг. Деловой сервис. [Текст] / Н. Е. Николайчук. – СПб.: Питер, 2005. – 608 с.

7. Хлопіна-Квіч О. І. Фінансові аспекти інноваційної діяльності в галузі авіації [Електронний ресурс] / О. І. Хлопіна-Квіч // Наукові праці НДФІ. – № 2 (43). – 2008. – С. 97-102. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Npndfi/2008_2/Statti/097-102%20Hlopina_Kvich.pdf.

8. Кемпбелл Кэтрин. Венчурный бизнес: новые подходы [Текст] / К. Кемпбелл, пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 428 с.