

сова система здійснює певні кроки по їх реалізації. На сучасному етапі йде вирішення питання наповнення нових форм оподаткування ринковим змістом, відповідно до зазначених вище завдань по вступу до Євро-союзу.

Література

1. Латковська Т.А. Поняття та структура сучасної фінансової системи України // Право та Державне управління – 2011 р. – № 1 – С. 64 – 68.
2. Опарін В.М. Фінанси (загальна теорія): навч. посіб. / В.М. Опарін. – К.: КНЕУ, 2007. – 194 с.
3. Фінансове право України: навч. посібник для студ. вищ. навч. закл. / [Л. К. Воронова, М. П. Кучерявенко, Н. Ю. Пришва та ін.]. – К.: Правова єдність, 2009. – 395 с.
4. Кучер Г.В. Розвиток фінансової системи України в період світової глобалізації // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, 2008 – № 4 – С.17-22.

УДК 347.73(043.2)

Устинова І.П.,
к.ю.н., доцент
Демиденко А.С.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВІ ЗАХОДИ ІНВЕСТУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Вантажні і пасажирські перевезення, що здійснює вітчизняний повітряний транспорт, займають незначне місце у загальному обсязі транспортних послуг. Але головна перевага повітряного транспорту полягає в швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані. Авіаційний транспорт – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Володіючи конкурентними перевагами на світовому авіаринку, Україна поки що не може їх використати в повному обсязі через недо-

статній рівень бюджетного та позабюджетного фінансування розвитку авіаційної галузі.

На сьогодні, головними проблемами повітряної підгалузі транспорту є: комплектація парку, будівництво і реконструкція об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури, структурна реорганізація керування авіаційним транспортом, підвищення конкурентноздатності вітчизняних авіакомпаній [3, с.6-11]. Одним із факторів створення цих проблем є недостатнє фінансування повітряного транспорту. Існуючі на сьогодні пропозиції щодо вирішення проблеми фінансування заходів реформування повітряного транспорту, як повноправної складової макроекономічної системи держави, можна звести до певних узагальнених економічних моделей, які характеризуються не ринковими, а адміністративними ознаками.

В умовах зростання пасажирських та вантажних авіаперевезень, необхідно здійснювати фінансування капіталовкладень в основні фонди авіапідприємств, а також збільшити частку позабюджетного фінансування в загальних обсягах інвестицій, які вкладаються в реалізацію проєктів з розвитку авіатранспортної інфраструктури.

В наш час діє Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність. Кошти з цього Фонду використовуються на утримання апарату інспекції з безпеки польотів, служб авіаційної безпеки, сертифікації експлуатантів та підтримання льотної придатності повітряних суден, льотної служби, придбання обладнання, приладів, оренду приміщень, фінансування робіт з розслідування авіаційних пригод, забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів, інші витрати, передбачені кошторисом; фінансування витрат на участь України у міжнародних авіаційних організаціях, забезпечення підписання міжнародних договорів України про повітряне сполучення та зовнішню діяльність, розроблення авіаційних правил, стандартів і технологій [1].

Недолік фінансування завдань, що стоять перед повітряним транспортом, полягає у тому, що вони не передбачають самонаповнення й збільшення грошових ресурсів господарюючих суб'єктів шляхом їх самозаробляння. Фонди, які формуються у галузі повітряного транспорту, не є ефективними, тому що не мають у своїй основі дієвого фінансового механізму регулювання. Вони вимагають постійного підживлення з бюджету, податкових відрахувань або залучення державних фінансів [2, с. 8].

Для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідним є формування національної інноваційної системи, розширення інвестиційних можливостей для реалізації інноваційних проєктів. Але недостатній рівень бюджетного та позабюджетного фінансування розвитку авіатранспортної інфраструктури пов'язаний з невисокими обсягами інвестування галузі повітряних перевезень, особливо в умовах подолання негативних наслідків кризових явищ. Поступово підвищується роль приватного капіталу як одного із важливих фінансових джерел підтримки та розвитку інновацій в авіатранспортній сфері.

Також, урядом може бути знижений загальнодержавний податковий тягар, що накладається на авіапідприємства, як надавача послуг. Саме у цьому (скорочення бази оподаткування) полягала б державна субсидія у фонд розвитку вітчизняного повітряного транспорту. Ці заходи покликані реалізувати державну політику щодо виведення повітряного транспорту із стану стагнації, підвищення безпеки авіатранспортного обслуговування, створення конкурентоздатного національного авіаперевізника, розвитку авіаперевезень, стандартизації взаєморозрахунків, підвищення економічної ефективності авіатранспортної діяльності.

Реалізація національної інвестиційної політики повинна забезпечити активізацію інвестиційно-інноваційної діяльності для ефективного розвитку пріоритетних галузей економіки, зокрема і цивільної авіації, на принципах партнерства держави та приватного сектору.

На даний час повітряний транспорт знаходиться на недостатньому рівні бюджетного та позабюджетного фінансування розвитку авіатранспортної інфраструктури України, що пов'язано з невисокими обсягами інвестування авіаційної галузі, особливо в умовах подолання негативних кризових явищ. Для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідним є формування національної інноваційної системи, розширення інвестиційних можливостей для реалізації інноваційних проєктів.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України "Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях" від 28 вересня 1993 р. № 819.
2. Баран Р.С. Аналіз методів підходу до традиційних схем фінансу-

вання авіатранспортного консорціуму в умовах державної підтримки розвитку авіапідприємництва в Україні //Тези доповіді на міжнародній НПК "Фінансові механізми активізації підприємництва в Україні"/ 1-3 листопада 2001 року. – Львів: ЛДФЕІ, 2001. – С.8.

3. Брезіцька О.В. Передумови формування стратегічних напрямів розвитку авіатранспортних підприємств / О.В. Брезіцька // Економіка, фінанси, право. – 2009. – №10. – С. 6-11.

УДК 347.823.213(043.2)

Устинова І.П.,
к.ю.н., доцент
Чушенко І.М.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

РЕФОРМУВАННЯ ПОДАТКОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ВІДПОВІДНО ДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ СТАНДАРТІВ

З часів обрання Україною зовнішньополітичним пріоритетом інтеграцію до ЄС особливої актуальності набуло питання приведення нормативно-правових актів України у відповідність до законодавства ЄС. Податкове право є однією з галузей національного законодавства, яке Україна зобов'язалася узгодити з європейським інтеграційним правом.

Відповідно до Конституції України (ст.1) Україна є соціальною правовою державою[1, с.1]. Отже, її податкова система має відповідати вимогам соціальної держави щодо рівня фінансування суспільних благ, із визначенням відповідно до цього рівня перерозподілу ВВП, який забезпечуватиме формування фінансових ресурсів, достатніх для виконання конституційно закріплених функцій держави та гарантій громадян на достатній життєвий рівень.

Податкова система України є однією з найменш ефективних і найгрозомізкіших у світі. Сучасна податкова система нашої країни позбавлена стимулювальної основи, яка в нинішніх умовах розвитку повинна розкриватися у взаємозв'язку всіх основних функцій оподаткування [2, с. 96].

На цей час в Україні діє податкова система, яка за своїм складом та структурою подібна до податкових систем розвинутих європейських