

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО**

*Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису*

ДОДЕНКО ІРИНА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 346.7:347.8

**ДИСЕРТАЦІЯ
ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИВАННЯ АВІАЦІЙНИХ
(ПОВІТРЯНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

081 «Право»

08 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії. Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ І.В.Доденко

**Науковий керівник –
Бойчук Роман Петрович,
кандидат юридичних наук, доцент**

Харків – 2023

АНОТАЦІЯ

Доденко І.В. Правове регулювання інвестування авіаційних (повітряних) перевезень. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2023.

Встановлення стабільного та прозорого інвестиційного середовища є критичним для залучення капіталовкладень у сферу авіації. Визначення чітких нормативних рамок створює умови для детермінації та обґрунтування потенційних ризиків інвесторами, сприяючи збільшенню ефективності та передбачуваності інвестиційного процесу. Комплексне дослідження інституту інвестування в галузі повітряних перевезень має значний нерозвинений потенціал та вплив на стабілізацію економічного становища держава Україна в період післявоєнного відновлення держави.

Розглянуто питання щодо формування економічної політики в галузі повітряних перевезень структурними частинами якої є інвестиційна політика, господарсько-правова політика та торговельна політика. Актуалізація повітряних і вантажних перевезень «натякає» на виокремлення транспортної політики, як складової ефективного та сталого економічного розвитку.

Визначено напрямок відновлення функціональної інфраструктури та транспортного парку авіаперевізника.

Продемонстровано процес відновлення національної економіки після військових подій шляхом реактивації інвестиційних потоків, які знаходять свою динаміку у людському капіталі та технічних ресурсах. Очевидно, що такі потоки вимагають системного розвитку та є предметом комплексного явища, охоплюючи інвестиційні, торговельні та економічні політичні аспекти.

Висвітлено необхідність проведення масштабних технологічно складних робіт з відновлення авіаційних перевезень, що вимагає впровадження спеціального режиму інвестиційної діяльності в галузі відновлення перевезень.

Вказано, що структурними об'єктами цього спеціального режиму повинні стати 1) суб'єкти авіаційних перевезень та 2) інвестори, які отримують корпоративні права, так і ті, що здійснюють інвестиції на умовах зобов'язань.

Визначено засоби державного регулювання та державного впливу, які в комплексі створюють загальний зміст тимчасового спеціального режиму, адаптованого до сфери авіаперевезень.

Визначено специфічний допоміжний механізм відновлення після війни в сфері повітряних перевезень, що полягає в здійсненні державних закупівель. Цей механізм відзначається особливим значенням в системі державного регулювання, враховуючи його значущий вплив як потужного каталізатора в реалізації обсягів реставраційних робіт.

Виділено необхідність визначення юридичного статусу та компетенції суб'єктів авіаційних (повітряних) перевезень, а саме авіаперевізників, як специфічних суб'єктів господарювання з особливою та виключною правосуб'єктністю. Визначення їх через призму організації великого бізнесу з регулюванням розміру та складу статутного капіталу є важливим аспектом.

Така необхідність продиктована з урахуванням, що доступний широкий арсенал засобів державного регулювання. Отже, важливо чітко ідентифікувати суб'єктів для визначення розповсюдження механізмів правового регулювання та засобів впливу з метою підвищення ефективності економічної діяльності.

Керуючись необхідністю використання інституційної інвестиційної діяльності, вважається доцільним впровадження пайового інвестиційного фонду. Цей фонд потребує подальшої законодавчої регламентації, зокрема, для інвестування в об'єкти авіаційної інфраструктури.

Відзначено, що для спрямування ресурсів на якнайшвидше відновлення основних фондів, використання корпоративних фондів є громіздким та передбачає інвестування в цінні папери, що є недоцільним у "терміновій" перспективі. Звертається увага на те, що венчурні інвестиційні фонди в основному фокусуються на інноваційній діяльності. Таким чином, вводиться концепція строкового інвестиційного фонду територіальної громади, спрямованого на відновлення певних об'єктів інфраструктури та підприємництва.

Практичне застосування отриманих результатів дослідження знаходить висловлення у наукових положеннях та пропозиціях, які можуть бути використані в нормотворчій діяльності держави. Це може відбутися у процесі вдосконалення господарського законодавства, а також під час підготовки та розроблення відповідних програмних документів органами державної влади. Отримані наукові висновки також можуть знайти використання в навчально-методичній роботі, особливо при створенні наукових і навчальних видань, підручників та навчальних програм для курсів "Господарське право України".

Ключові слова: інвестування, господарське законодавство, господарсько-правова політика, економічна політика, систематизація законодавства, інвестиційна політика, торговельна політика, господарські організації, інвестиційна діяльність, повітряні перевезення, інвестиційне законодавство, інвестиційний фонд, інвестиційний договір, цивільна авіація, авіаційні товариства, транспортна інфраструктура, державна політика післявоєнного відновлення, спеціальні режими, спеціальні режими інвестиційної діяльності, державні закупівлі

ABSTRACT

Dodenko I.V. Law regulation of investment into air transportation - Qualifying scientific work in manuscript form.

A dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in Law, specializing in 081 "Law". - Yaroslav Mudryi National Law University, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2023.

Establishing a stable and transparent investment environment is critical to attracting investment in the aviation sector. The definition of a clear regulatory framework creates conditions for investors to determine and justify potential risks, contributing to the efficiency and predictability of the investment process. A comprehensive study of the institution of investment in the field of air transportation has a significant underdeveloped potential and impact on the stabilization of the economic situation of the State of Ukraine during the period of post-war reconstruction of the State.

The article considers the issues related to the formation of economic policy in the field of air transportation, the structural parts of which are investment policy, economic and legal policy and trade policy. The actualization of air and cargo transportation "hints" at the allocation of transport policy as a component of effective and sustainable economic development.

The direction of restoration of the functional infrastructure and transport fleet of the air carrier is determined. The article demonstrates the process of national economic recovery after military events by reactivating investment flows, which find their dynamics in human capital and technical resources. Obviously, such flows require systemic development and are the subject of a complex phenomenon, covering investment, trade and economic policy aspects.

The author highlights the need to carry out large-scale technologically complex works on the resumption of air transportation, which requires the introduction of a special regime of investment activity in the field of transportation resumption.

It is indicated that the structural objects of this special regime should be 1) air transportation entities and 2) investors who receive corporate rights and those who make investments on the basis of obligations.

The author identifies the means of state regulation and state influence which together create the general content of the temporary special regime adapted to the air transportation sector.

The author identifies a specific auxiliary mechanism for post-war recovery in the air transportation sector, which consists in public procurement. This mechanism is of particular importance in the system of state regulation, given its significant impact as a powerful catalyst in the implementation of the scope of restoration work.

The author emphasizes the need to determine the legal status and competence of entities engaged in aviation (air) transportation, namely, air carriers, as specific business entities with special and exclusive legal personality. Defining them through the prism of organizing a large business with regulation of the size and composition of the authorized capital is an important aspect.

This need is dictated by the fact that a wide range of state regulation tools is available. Therefore, it is important to clearly identify the subjects to determine the distribution of legal regulation mechanisms and means of influence in order to increase the efficiency of economic activity.

Guided by the need to use institutional investment activity, it is considered appropriate to introduce a mutual investment fund. This fund requires further legislative regulation, in particular, for investing in aviation infrastructure.

It is noted that in order to direct resources for the fastest possible restoration of fixed assets, the use of corporate funds is cumbersome and involves investing in securities, which is inappropriate in the "urgent" perspective. Attention is drawn to the fact that venture capital investment funds mainly focus on innovation. Thus, the author introduces the concept of a term investment fund of a territorial community aimed at restoring certain infrastructure and entrepreneurship.

The practical application of the research findings is reflected in the scientific provisions and proposals which can be used in the rule-making activities of the State. This may occur in the process of improving economic legislation, as well as in the preparation and development of relevant program documents by public authorities. The scientific findings obtained can also be used in educational and methodological work, especially when creating scientific and educational publications, textbooks and curricula for the courses "Commercial Law of Ukraine".

Keywords: investment, economic legislation, economic and legal policy, economic policy, systematization of legislation, investment policy, trade policy, economic organizations, investment activity, air transportation, investment legislation, investment fund, investment agreement, civil aviation, aviation companies, transport infrastructure, state policy of post-war reconstruction, special regimes, special regimes of investment activity, public procurement.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, які відображають основні результати дисертації:

1. Доденко І.В. Періодизація розвитку інвестиційного законодавства з авіаційних (повітряних) перевезень. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management. Люблін. 2021. Вип.№8(44). vol.1. С.156-161.*
2. Доденко І.В. Основні засоби регулюючого впливу на суб'єктів господарювання у сфері авіаційних (повітряних) перевезень. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2021. Вип. № 54 т. 2. С. 46-49*
3. Доденко І.В. Основні ризики підприємницької діяльності з авіаперевезень. *Підприємництво господарство і право. 2020. №.5. С.69-73.*
4. Доденко І.В. До питання правового регулювання інвестиційних фондів. *Академічні візії. 2023. Вип. 26. С.1-9*

Наукові праці, які засвідчують апробацію результатів дисертації:

1. Доденко І.В. Угода «Єдине небо» як запорука розвитку сфери авіаційних (повітряних) перевезень. *Завдання господарсько-правової політики Української держави. Збірник тез наукових доповідей і повідомлень до V ювілейної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Харків, 27 лис. 2018 р). Харків. 2018. С.29-30.*
2. Dodenko I. Legal aspects of regulation of foreign direct investments in Ukraine. *Сучасне суспільство і наука: актуальні дослідження молодих науковців. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції іноземними мовами (м. Харків, 15 травня 1019 р.). Харків: НЮУ ім. Ярослава Мудрого, 2019. С.23-25.*
3. Доденко І.В. Правове регулювання хендлінгу: проблема уніфікації законодавства в Україні. *ЮРИДИЧНА ОСІНЬ 2019 року. Збірник тез доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції молодих*

учених. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. (м.Харків, 29 листопада 2019 Р.). Х. 2019. С.414-416.

4. Dodenko I. Members of legal relations in air transportation as a special form of business activity. *Young researchers in the global world: vistas and challenges*. Book of paper of the 2020 international forum for young researchers (April 24, September 25/2020). Львів: Галицька видавнича спілка. 2020. С. 11-13.
5. Доденко І.В. Оцінка ризиків як запорука провадження підприємницької діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень. 78 *Матеріали XXVII науково-практичної конференції «Теорія та практика сучасної юриспруденції»*. (м. Харків, 30 квітня. 2021 р.). Харків, 2021. С.134-135.
6. Доденко І.В. Радянська доба як один з етапів розвитку повітряного й інвестиційного законодавства сучасної України. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Юридичні науки: проблеми та перспективи» (м. Запоріжжя, 24-25 червня 2022 р.). Запоріжжя. 2022, С. 37-39

ЗМІСТ

ВСТУП.....	11
РОЗДІЛ 1. ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНИХ (ПОВІТРЯНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ.	
1.1 Історичні етапи розвитку авіаційної справи як фундамент інвестиційної діяльності.	21
1.2 Сучасний стан законодавчого забезпечення інвестиційної діяльності в галузі авіаційних перевезень.....	42
1.3 Повітряні перевезення як спосіб післявоєнного відновлення економіки держави.....	60
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.....	86
РОЗДІЛ 2. ІНВЕСТИЦІЇ ТА СИСТЕМА ЗАСОБІВ ІНВЕСТУВАННЯ В СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ (ПОВІТРЯНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ.	
2.1. Правовідносини в галузі авіаційних (повітряних) перевезень та їх учасники.....	89
2.2. Засоби державного регулювання господарської діяльності в галузі повітряних перевезень та механізм публічних закупівель на період відновлення авіаційної інфраструктури.....	108
2.3 Інвестиційна діяльність та її основні засоби в галузі авіаційних (повітряних) перевезень.....	125
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.....	167
ВИСНОВКИ.....	169
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	178
ДОДАТОК.....	186

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Встановлення стабільного та прозорого інвестиційного середовища є критичним для залучення капіталовкладень у сферу авіації. Визначення чітких нормативних рамок створює умови для детермінації та обґрунтування потенційних ризиків інвесторами, сприяючи збільшенню ефективності та передбачуваності інвестиційного процесу. Комплексне дослідження інституту інвестування в галузі повітряних перевезень має значний нерозвинений потенціал та вплив на стабілізацію економічного становища держава Україна в період післявоєнного відновлення держави.

Практичне втілення розроблених положень сприятиме вдосконаленню системи правового регулювання в даній сфері, підвищенню ефективності виробничо-господарської діяльності та укріпленню національного та економічного суверенітету.

У відношенні взаємодії правової політики та економіки, обґрунтовано важливість розгляду цього питання у контексті гнучкої адаптації та стабільного взаємозв'язку. Визначено, що така адаптація може проявлятися виключно як активний процес в період кризових явищ. Вплив правової політики на економічні процеси, їх характер, динаміку та вектор розвитку здійснюється через розробку та реалізацію відповідного нормативно-правового забезпечення.

У науковій літературі проблемам реалізації ефективної політики держави у сфері регулювання інвестиційних відносин присвячено питому кількість наукових праць, зокрема таких вчених як: Р.П. Бойчук, О.М. Вінник, К.М. Врублевська-Місюна, Д.В. Задихайло, О.Р. Кібенко, О.В. Клепікова, Л.В. Крупа, В.В. Кудрявцева, В.І. Кухар, А.В. Матвєєва, О.П. Подцерковний, В.С. Пузікова (Вельцен). О.Е Сімсон та ін.

Нормативною основою дослідження стали: Конституція України, законодавчі та нормативні акти Президента України, Верховної Ради, Кабінету Міністрів, інші законодавчі та нормативно-правові акти України у сфері

регулювання авіаційної діяльності, Повітряний кодекс, Закон України «Про інвестиційну діяльність», Закон України «Про інститути спільного інвестування» Закон України « Про фінансовий лізинг», Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року від 30 жовтня 2013 р. № 944,

Емпіричною базою дослідження стали статистичні матеріали, матеріали Міністерства економіки України, Державного комітету статистики, статистичні дані Міністерства інфраструктури України, Державної авіаційної служби України, результати власних досліджень автора.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано на кафедрі господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого. Проблема, яку вирішено в дослідженні, відповідає науковому напрямку, який розробляє кафедра господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого в межах цільової комплексної програми «Правове забезпечення реалізації політики держави на пріоритетних напрямках економічного розвитку та у сфері екологічної безпеки» (державний реєстраційний номер 0111U999962).

Тему дисертації затверджено на засіданні вченої ради Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого від 23 листопада 2018 р. (протокол № 5).

Мета дослідження. Метою дисертаційної роботи є теоретичне та науково-практичне обґрунтування господарсько-правового механізму інвестування в галузі авіаційних перевезень в Україні з урахуванням умови післявоєнного відновлення. Реалізація поставленої мети передбачає виконання таких конкретних завдань:

- окреслення історичного становлення перевезень як фундаменту формування галузі для інвестування та стану сучасного законодавчого забезпечення такої діяльності;
- визначення напрямку економічної, господарсько-правової, інвестиційної та торговельної політики в галузі повітряних перевезень з урахуванням дестабілізаційного фактору – повномасштабного вторгнення, як результат курсу на післявоєнне відновлення;

- окреслення історичного досвіду післявоєнного відновлення таких країн як Ізраїль та Боснія та Герцеговина;
- визначення правовідносин в галузі повітряних перевезень кола суб'єктів та об'єктів регулювання;
- визначення засобів впливу держави на суб'єктів господарювання в галузі авіапідприємництва та окреслення механізму державних закупівель з метою повоєнного відновлення авіа-інфраструктурних об'єктів;
- визначення шляхів залучення інвестицій через конструкції інвестиційних договорів.

Об'єкт дослідження: суспільні відносини, що виникають в процесі провадження господарської діяльності з авіаперевезень та інвестування в таку діяльність, як спосіб повоєнного відновлення

Предмет дослідження: господарсько-правовий механізм та його законодавче втілення в інвестуванні в галузі авіаційних (повітряних) перевезень з метою повоєнного відновлення.

Методи дослідження базуються на комплексному підході до аналізу об'єкта і предмета дослідження, включаючи використання різноманітних загальнонаукових, загально-філософських, спеціально-наукових та правових методів. Зокрема, дослідження враховує діалектичний метод та сучасні методологічні підходи, такі як системно-структурний, історично-правовий, формально-логічний та порівняльно-правовий.

Системно-структурний метод дозволив визначити особливості структури господарського законодавства з питань неплатоспроможності та банкрутства.

Історичний метод застосовано для ретроспективного аналізу розвитку правового регулювання відносин в галузі повітряних перевезень та інституту інвестування, а також розгляду концепцій післявоєнного відновлення Ізраїлю та Боснії та Герцеговини.

Аналітичний метод дозволив провести критеріальний аналіз моделей правового регулювання в цій області в провідних країнах світу.

Формально-логічний метод використано для аналізу чинного законодавства України у сфері інвестування авіаційних (повітряних) перевезень і виявлення проблем в його законодавчій техніці.

В контексті правового регулювання інвестування в авіаційні повітряні перевезення використання методу ієрархії виявляється у визначенні та систематизації рівнів управління та вирішення питань, пов'язаних з інвестиціями у даному секторі.

На першому рівні макроієрархії можуть знаходитися національні органи влади та регулятори, які визначають загальні стратегії та політику в сфері авіаційних інвестицій. На цьому рівні вирішуються питання щодо створення сприятливого інвестиційного клімату, формулюються важливі стандарти та положення.

Другий рівень, або мікроієрархія, може охоплювати авіаційні компанії, аеропорти та інші суб'єкти господарювання у сфері повітряних перевезень. На цьому рівні вирішуються конкретні питання щодо інвестицій у флот, технічне оновлення та інфраструктуру.

Третій рівень, або мезорівень, може включати в себе питання, що стосуються конкретних галузей або секторів в авіаційній індустрії, таких як технології, екологія чи безпека.

Застосування методу ієрархії у правовому регулюванні інвестування в авіаційні повітряні перевезення сприяє системному та структурованому підходу до прийняття рішень, а також дозволяє ефективно враховувати різноманітні аспекти та інтереси різних рівнів управління в даній галузі.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що представлена дисертація є першим у сучасній господарсько-правовій науці дослідженням законодавчого забезпечення і регулювання інвестування авіаційних (повітряних) перевезень. Результатом проведених наукових пошуків є сформульовані й обґрунтовані або додатково аргументовані й уточненні автором наукові положення, що виносяться на захист.

Уперше:

1. Визначено, що відновлення авіаційних перевезень та їх ефективне функціонування – це самостійний інституціоналізований об'єкт економічної політики, що включає в себе комплекс таких її напрямів: транспортна, інвестиційна та торгівельна політика, а також являє собою окремий інститут господарсько-правового регулювання з огляду на складне співвідношення актуальних приватних та публічних господарських інтересів.

2. З'ясовано, що шлях відновлення як зруйнованої інфраструктури та рухомого складу авіаперевізника, процес повоєнного відновлення національної економіки шляхом поновлення інвестиційних потоків, у форматі розширеного відтворення, а також збереження абсолютного тренду невинного розвитку авіавантажних перевезень, що стимулюються розвитком електронної комерції як каталізатору розвитку бізнесу та потребують спеціальної інфраструктури вимагають:

- подальшої диференціації, запропонованої у ст. 10 Господарського кодексу України, внутрішньої класифікації напрямів економічної політики за видами. Зокрема, легалізації транспортної політики, як піднапрямку структурно-галузевої політики держави. Визначено, що така легалізація є нагальною необхідністю, адже вона відкриває шлях для прогресивних змін в структурі суб'єктів організаційно-господарських повноважень з боку держави, їх спрямованого компетенційного навантаження, а також для розробки і прийняття та реалізації відповідних державних галузевих і підгалузевих програм економічного розвитку. Також слугує акцентуацією уваги законодавця на необхідності швидкого розвитку відповідних інститутів правового регулювання;

- подальшої законодавчої диференціації транспортної політики на окремі її актуальні піднапрями і, зокрема, в сфері повітряного транспорту.

3. Підкреслено, що необхідність проведення масштабних, складних за своєю технологією робіт з відновлення авіаційних перевезень, потребує законодавчого запровадження спеціального режиму інвестиційної діяльності в цій сфері.

Показано, що структурними елементами такого спеціального режиму мають стати: а) самі суб'єкти авіаційних перевезень- авіаційні перевізники; б) інвестори, як такі, що набувають корпоративних прав, так і ті, що інвестують на зобов'язальних засадах.

Означено засоби державного регулювання та державного впливу, які в комплексі і створюють загальний зміст тимчасового спеціального режиму, спрямованого на відбудову інфраструктури авіаційних перевезень та на залучення рухомого складу.

Уточнено, що спеціальний режим інвестиційної діяльності в галузі авіаперевезень має передбачати як розробку та прийняття спеціального закону, так і законодавчої адаптації існуючих механізмів впливу держави на економічні процеси в галузі авіаперевезень, що зокрема, вже врегульовані такими Законами України «Про державно-приватне партнерство» та «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» тощо.

Визначено особливий допоміжний механізм повоєнного відновлення в галузі повітряних перевезень, шляхом здійснення державних закупівель, що відіграють особливу роль в системі державного регулювання як потужний мультиплікатор, враховуючи обсяги поновлювальних робіт, що за своїм значенням набуває ролі засобу державного регулювання господарської діяльності. Наголошено на «локалізації» як юридичному критерію застосування спеціального режиму господарювання. Визначено необхідність прийняття спеціалізованого закону, який би враховував шляхи взаємодії локальних виробників, держави та інших учасників (приватних) повоєнного відновлення, що по суті являє собою механізм взаємодії комунальної, державної та приватної складової.

4. Аргументовано необхідність визначення правового статусу та компетенції суб'єктів авіаційних (повітряних) перевезень, а саме: авіаперевізників як спеціальних суб'єктів господарювання із спеціальною та виключною правосуб'єктністю. Визначено необхідність їх віднесення до категорії господарських організацій великого бізнесу із встановленням кваліфікованих вимог до розміру та складу їх статутного капіталу. Це необхідно, враховуючи те,

що пропонується застосування широкого арсеналу засобів державного регулювання, а відтак, потрібна чітка ідентифікація суб'єктів.

Це важливо також і для захисту національного перевізника на період відновлення галузі.

5. Керуючись необхідністю використання інституційної інвестиційної діяльності, затребуваним вбачається саме пайовий інвестиційний фонд, діяльність якого потребує подальшої законодавчої регламентації, для потреб інвестування в об'єкти авіаційної інфраструктури.

Констатовано, що для спрямування ресурсів з метою досягнення цілей відбудови основних фондів, використання корпоративних інвестиційних фондів уявляються недоцільним, адже передбачає інвестування в цінні папери емітента. Особливу увагу звернуто на те, що не дивлячись на високу розповсюдженість венчурних інвестиційних фондів, основною метою їх діяльності має бути інвестування в інноваційну діяльність. Тож запропоновано застосувати конструкцію строкового інвестиційного фонду територіальної громади, що ставить собі за мету відновлення певних об'єктів інфраструктури та підприємництва.

Удосконалено:

1. Розуміння, що метою державної економічної політики в сфері повітряних перевезень має бути формулювання економічного кластеру національних авіаперевізників, власників авіаційної інфраструктури, обслуговуючих компаній та виробників авіаційного устаткування, особливо у сфері вантажних авіаперевезень. Це ставить окреме завдання для державного програмування економічної діяльності та її нормативно-правового забезпечення, адже проблематика інвестування у відбудові інфраструктури є лише частиною постановки такого питання.

2. Положення щодо розвитку господарських відносин у сфері транспорту в цілому і зокрема авіаційних перевезень, які безперервно поглиблюється і урізноманітнюється. Разом з тим в господарському законодавстві України саме цей вид господарської діяльності не отримав свого комплексного законодавчого забезпечення. Відтак, комплексний підхід мав би враховувати і специфіку суб'єктного складу учасників правовідносин, і особливі умови виконання

перевезень, і особливі умови інвестування в авіаційну галузь в широкому сенсі. Форс-мажори воєнно-політичного та епідеміологічного характеру, особливості страхування ризиків, особливі умови забезпечення безпеки життя та здоров'я пасажирів, збереження вантажів. Тому у план законотворчих робіт Верховної ради України доцільно винести питання щодо законодавчого унормування господарської діяльності в сфері авіаперевезень, включаючи будівництво та експлуатацію інфраструктури.

3. Підхід щодо законодавчого унормування господарської діяльності авіаперевезень, згідно з яким діяльність у цій сфері має бути внормована у формі кодифікації. Це дозволить уникнути множинності джерел законодавчого регулювання і забезпечити баланс приватних та публічних інтересів, а також правових засобів їх реалізації в межах єдиного господарського механізму в єдиному комплексному нормативно-правовому акті.

Набули подальшого розвитку наукові положення щодо:

Визначення найбільш ефективних правових форм залучення інвестицій у сферу відновлення інфраструктури авіаційних перевезень:

- одним із видів таких інвестиційних договорів є концесія, що по суті являє собою процес приватного інвестування в об'єкти державної власності цілеспрямованими та поступовими траншами. Концесія особливо вигідна для інтересів держави, адже дозволяє в короткі строки відновити інфраструктурні об'єкти, що на сьогодні є актуальним для держави в період післявоєнного відновлення. Розглядається також особливий вид концесії – франчайзинг як засіб залучення іноземних технологій у сферу технічного обслуговування літаків та іншої техніки;

- правовою формою залучення коштів є також і фінансовий лізинг, який розглядається як особливий вид господарської діяльності із залучення інвестицій для більшості українських авіакомпаній. Уявляється, що в цьому питанні необхідна державна підтримка національним лізингоотримувачам. Завдяки чинним міжнародним договорам України про уникнення подвійного оподаткування

українські лізингоодержувачі мають змогу сплачувати основні лізингові платежі без відрахувань податку на репатріацію;

- особливим видом залучення інвестицій є інвестиційні фонди, що становлять собою інститути спільного інвестування. По суті такі утворення здійснюють роль фінансових посередників та є частиною ринку фінансових послуг. Слід наголосити, що увагу в більшій мірі приділено регіональним інвестиційним фондам та можливому сценарію їх розвитку.

Практичне значення отриманих результатів. Сформульовані в перебігу дослідження наукові положення й пропозиції може бути використано в нормотворчій діяльності держави – у процесі вдосконалення законодавства, підготовки й розроблення відповідних програмних документів органами 13 державної влади; у навчально-методичній роботі, при підготовці наукових і навчальних видань, підручників, навчальних програм курсів «Економічне право», «Господарське право України». Запропоновані положення й висновки теоретично обґрунтовано та сформульовано з урахуванням вимог юридичної техніки, вони можуть послужити базисом для вдосконалення законодавчого процесу у сфері відносин провадження інвестиційної діяльності в галузі повітряних перевезень.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертації, висновки та пропозиції доповідалися, обговорювалися й були схвалені на засіданнях кафедри господарського права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого. Оприлюднення результатів дослідження відбувалося також під час особистої участі автора з науковими повідомленнями й доповідями на науково-практичних і наукових конференціях, як-то: V ювілейна науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених «Завдання господарсько-правової політики Української держави» (27 листопада 2018 р, м.Харків.); Всеукраїнська науково-практична Інтернет-конференція іноземними мовами «Сучасне суспільство і наука: актуальні дослідження молодих науковців» (15 травня 2019 р, м. Харків); Міжнародна науково-практична конференція молодих вчених «ЮРИДИЧНА ОСІНЬ 2019 року» (29 листопада 2019 р, м. Харків); Young researchers in the global world: vistas and challenges. Book of paper of the 2020

international forum for young researchers (April 24, September 25/2020 city of Lviv); Всеукраїнська науково-практична конференція «Теорія та практика сучасної юриспруденції» (30 квітня 2021 р., м. Харків), Міжнародна науково-практична конференція «Юридичні науки: проблеми та перспективи» (24-25 червня 2022 р., м. Запоріжжя.).

Структура й обсяг дисертації зумовлені поставленими в роботі цілями, завданнями, логікою викладення матеріалу, необхідністю комплексного висвітлення досліджуваних питань, а також вимогами до кваліфікаційних наукових праць доктора філософії.

Дисертація складається зі вступу, 2-х розділів, що містять 6 підрозділів, висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 187 сторінок, з яких основний текст становить 168 сторінок. Список використаних джерел налічує 80 найменування (8 сторінок)

РОЗДІЛ 1

ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНИХ (ПОВІТРЯНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ.

1.1 Історичні етапи розвитку авіаційної справи як фундамент інвестиційної діяльності.

Виникненню авіаційної галузі передувало різкий прогрес в науці та техніці, виитоками праці ентузіастів-винахідників, науковців і конструкторів протягом кількох поколінь у різних країнах світу.

Спершу створювалися повітряні змії та кулі, штучні крила, подібні до пташиних, з часом з'явилися проекти літальних машин. Першим цю ідею висловив Леонардо да Вінчі, він створив проект літальної машини з частково фіксованими крилами (махоліт-орнітоптер), а також іншу модель – прообраз вертольоту. Російський вчений М. Ломоносов 1754 теоретично обґрунтував ідею вертольоту, створив його модель з двома гвинтами з пружинним приводом.

Небо підкорилося людині 17 грудня 1903 року, коли літак типу біплан «Флаєр» побудований братами Райт, що офіційно визнано першим в світі апаратом важчим за повітря здійнявся с землі. З цього часу бере початок історія цивільної авіації наразі найпотужнішого економічного кластеру різних держав та «привабливої» сфери для інвестування.

До кінця першого десятиліття ХХ ст. накопичений досвід винахідниками України надав можливість створення доволі ефективних літаків з двигунами внутрішнього згоряння. Першою вдалою конструкцією був аероплан професора КПІ О. Кудашева. Апарат, збудований за взірцем французького «Соммера».

Авіаконструктор вніс у модель літака деякі зміни, зокрема змінив схему хвостового оперення й переставив двигун, замінивши штовхаючий гвинт тягнучим. 23 травня 1910 р. Кудашев здійснив на своєму апараті два короткотривалі польоти. Варто підкреслити, що ця подія стала першим польотом літака, спроектованого і

збудованого в Російській імперії До осені 1910 р. Кудашев будує в Києві ще два літаки – біплан «Кудашев-2» з оригінальною конструкцією шасі і моноплан «Кудашев-3». На початку 1911 р. Кудашева запросили до Риги для роботи на Російсько-Балтійському вагонобудівному заводі (РБВЗ).

Найвидатнішим представником Київської школи літакобудування став І. Сікорський. Після вступу восени 1907 р. до КПШ він стає одним з активних учасників гелікоптерної секції Київського товариства повітроплавання (КТП), а влітку 1908 р. починає проектування власного гелікоптера.

Літак вперше піднявся у повітря, керований самим Сікорським 3 червня 1910 р. це був другий після Кудашева політ літака, збудованого у Російській імперії. Сікорський вперше в Російській імперії 12 червня 1911 р. здійснив політ з пасажиром. А в березні 1912 р. почались випробування літака С-6А, на якому зроблені деякі вдосконалення для покращання аеродинаміки. Літак виявився настільки успішним, що вже у квітні Сікорського запросили на посаду головного конструктора авіаційного відділу Російсько-Балтійського вагонного заводу.

Першим за часом появи авіаційним осередком на теренах України слід визнати Одесу. Ще 24 березня 1908 р. у цьому місті заснували перший в Російській імперії аероклуб, а з літа 1909 р. проводились демонстраційні польоти літаків іноземних конструкцій. При аероклубі діяла авіашкола, а також майстерні, де на замовлення приватних осіб виготовлялись літаки конструкції французьких винахідників. Станом на кінець 1912 р. у цих майстернях було складено загалом 18 апаратів.

Третім після Києва та Одеси великим авіаційним центром в Україні став Харків. Тут основним осередком розвитку авіації був заснований 24 квітня 1909 р. Повітроплавний відділ Харківського відділення Російського технічного товариства. Основоположником літакобудування у Харкові був С. Гризодубов.

На західноукраїнських землях, що перебували у складі Австро-Угорської імперії, головним осередком розвитку авіації був Львів. Так само, як і в інших

великих центрах (Київ, Одеса, Харків), тут наприкінці першого десятиліття ХХ ст. формуються громадські організації, що поставили своїм завданням сприяти розвиткові авіації.

Однією з них стало Галицьке авіаційне товариство АВІАТА (Galicyskie Towarzystwo Lotnicze Awiata), на установчому зібранні якого 10 січня 1910 р. були присутні близько 100 осіб. Ініціатором його створення був інженер Е. Лібанський, який ще у 1905 р. опублікував книгу «Завоювання атмосфери» [1].

Слід звернути увагу на те, що перші спроби правового регулювання повітряного простору пов'язані із використанням повітряних куль у Франко-німецькій війні 1870-1871 років. Перший захід щодо вирішення питань користування простором у небі – Гаазька конференція 1899 року, що встановила п'ятирічний мораторій на використання повітряних куль у бойових діях, який не був поновлений Другою Гаазькою конференцією (1907 р.).

Друге десятиліття ХХ ст. стало часом формування авіаційної промисловості провідних країн світу, коли на основі досвіду, накопиченого в попередні роки, відбувалось переведення виробництва авіаційної техніки з напівкустарних на індустріальні засади, розгорталось серійне виробництво літаків та авіамоторів.

Так виникла необхідність регулювання використання повітряного простору. Створення єдиного міжнародного авіаційного законодавства – реакція на швидке зростання світової промисловості у всьому світі на початку 1900-х років. Розповсюдження літаків стало настільки великим, що до Першої світової війни створення авіаційного кодексу вважалося необхідним для захисту кожної країни. Авіаційні закони були важливими для безпеки пілота, а також забезпечення надійних національних кордонів.

У минулому серед європейських держав виникали питання щодо суверенітету повітряного простору стосовно національної безпеки. Ці проблеми посилилися підчас Першої світової війни. Після якої було здійснено спільні європейські зусилля для впровадження законів про авіацію, які б задовольнили

вимоги всіх країн. США не долучалась до процесу первинного регулювання, оскільки у цей період Сполучені Штати формували єдині федеральні авіаційні закони із діючих законів штату.

До Першої світової війни кілька країн підписали двосторонні угоди щодо правового статусу міжнародних рейсів, а під час війни кілька країн взяли крок заборони польотів над своєю територією. У результаті війни було встановлено кілька конкуруючих багатосторонніх договорів, зокрема Паризька конвенція 1919.

У 1909 р. Велика Британія стала першою державою, що впроваджувала державний контроль над виробництвом та авіаційним транспортом. Британські закони стали реальністю, коли перший успішний політ між каналами в 1909 році поставив під загрозу національну безпеку Великобританії. Цього ж року під тиском Великобританії, була проведена перша Міжнародна конференція в Парижі. Під час конференції було обговорено безліч авіаційних проблем – від суверенітету повітряного простору до поширення хвороб. Хоча закони не приймалися, очевидно, що закони про авіацію незабаром стануть реальністю.

Перший авіаційний урядовий офіс Великобританії, Департамент міністерства повітроплавання, виник через наполягання Королівського аероклубу. Діяльність такого клубу стала каталізатором міжнародного розробки авіаційного кодексу. На прохання клубу Парламент ухвалив низку законів «Авіаційні навігаційні акти», що обмежують в'їзд іноземного літака до британських міжнародних кордонів.

1917 року Великобританія утворила Комітет з цивільного повітряного транспорту для організації зростаючої цивільної та комерційної авіаційної торгівлі. Комітет запропонував уряду регулювати всі форми британської авіації як на національному, так і на міжнародному рівнях. Створення комітету було важливим жестом; це свідчило про намір Британії перетворити свою військову силу з військово-морської в повітряну та розпочати європейську авіаційну реформу.

Європейська спільнота націй не відстала від британців, оскільки було зрозуміло, що авіація стала силою, яку слід врахувати в заключній фазі Першої світової війни.

Підчас Паризької мирної конференції 1919 року, Авіаційна комісія (юридичний підкомітет) розробила перші нормативно-правові акти щодо авіації – Паризька конвенція або Конвенція про регулювання аеронавігації – договір, підписаний 13 жовтня 1919 р., що встановлює правила повітряної навігації між державами.

Угоду створено і було укладено під егідою Міжнародної комісії з питань повітряного судноплавства – попередник ІКАО; сутність якої полягала у зменшенні «клаптиковості» ідеологій та правил, які відрізнялися в різних державах, визначаючи певні керівні принципи та положення.

Основні питання, що регулювала конвенція стосувалися свободи «незагрозливого» перетину повітряного простору, право заборони на перетин повітряного простору «сумнівними» суднами і право на посадку судна. Інші принципи, пов'язані з маркуванням літаків, ліцензуванням, журналами польотів та правилами повітроплавання. Міжнародна конвенція про повітряне судноплавство була першим єдиним авторитетним пунктом контракту на здійснення всіх міжнародних авіаційних справ.

Паризьку конвенцію було замінено в 1947 р. Чиказькою конвенцією. У 1910 році Франція скликала міжнародну конференцію, щоб встановити правила, що стосуються повітряної навігації. Це не призвело до конвенції, оскільки з'явився невизначений момент щодо права перетину іноземними літаками територію іншої держави, і Перша світова війна закінчила дискусію.

Що стосується саме держави, яка відкрила повітроплавання світові – Сполучені Штати не бажали брати участь у будь-якій іншій законотворчій діяльності, крім своєї. Це стало очевидно, коли Конгрес цензурував будь-які прес-релізи за участю Комісії з питань повітряної авіації. Хоча того ж року було

розроблено Конвенцію, Конгрес призначив комітет з встановлення фактів для вирішення американських авіаційних проблем.

До складу комітету Американської авіаційної місії входили військові лідери, президенти літакової галузі та керівник асоціації з виробництва літальних апаратів. Її метою було рухатися спільно з розвитком авіації в Європі та розробити всеосяжну систему авіаційного права. Ці авіаційні лідери відігравали важливу роль у розробці національних законів про авіацію та розгортанні авіаційних перевезень відповідно до федерального регулювання. Американська авіаційна місія представила свої висновки Конгресу в липні 1919 року, згодом, Аеронавігаційна комісія представила проект закону на Паризькій мирній конференції.

Висновки авіаційної місії під назвою «Доповідь Кроуелла» відображали основні ідеї щодо законів про державну авіацію та єдиного національного авіаційного кодексу, подібного до Міжнародної конвенції про повітряне судноплавство.

Однак, на відміну від своїх європейських колег, уряд Сполучених Штатів не підтвердив би скорочення збройних служб існуючих повітряних сил з метою створення однієї централізованої повітряної служби. США не були готові взяти на себе зобов'язання щодо майбутньої армії, яка буде залежати від повітряних сил.

До 1920 року Європа зробила свідомі зусилля, щоб рухатися шляхом процвітаючої авіаційної промисловості і контролювати її. Ці промислово розвинені країни усвідомили можливості військово-повітряних сил в якості військової зброї для підтримання безпечних національних кордонів. Міжнародна аеронавігаційна конвенція представляла європейське співробітництво з контролю над небом.

Роки між двома світовими війнами ознаменувались постійним зростанням цивільної авіації як у технічній, так і в комерційній сферах, хоча політ ще не був відкритий для мас, а залишався досить ексклюзивним засобом особистого транспорту. Однак пошук більшої швидкості, більшої надійності та подолання більших відстаней тривав протягом цього періоду у всіх промислово розвинених

держав, і кожен крок вперед у цих галузях наближав великий потенціал, притаманний повітряному транспорту ближче до реальності.

Тож історично-послідовними нормативно-правовими актами в сфері регулювання повітряного простору є: Мадридська (Іберо-американська) конвенція про аеронавігацію 1926 року, Гаванська (Панамериканська) конвенція про комерційну авіацію 1928 року, Буенос-Айреська конвенція 1935 року, Бухарестська конвенція 1936 року, Знаменська угода 1937 року.

Із прийняттям під час Другої світової війни Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 року вказані вище нормативно-правові акти втратили силу. Учасниками конвенції з регулювання цивільної авіації на сьогодні є 197 держав. 1944 року також прийняті угода «Про транзит» («Про дві свободи повітря») та угода «Про міжнародний повітряний транспорт» («Про п'ять свобод повітря») [2].

Регулювання на авіаційному транспорті активно розпочалося після Першої світової війни, адже більшість держав «побачили» нагальну необхідність забезпечити, впорядкувати та встановити межі відносин.

У кожній з держав повітряне законодавство на той час було побудоване, як правило, за однотипною схемою: основний закон про повітряне пересування і різні розпорядження, інструкції, інші підзаконні акти, що видаються державними органами, виконуючими свою діяльність у сфері авіації і повітроплавства. Зокрема, у деяких державах було прийнято Закон «Про повітряне пересування» – у Франції (31 травня 1924 р.), в Німеччині (1 серпня 1922 р.), в Японії (8 квітня 1921 р.), у Великобританії – Урядове розпорядження про повітряне пересування від 19 грудня 1923 р. З числа пізніших найбільш розроблених повітряних законів слід згадати італійський Королівський декрет про правила повітряного пересування від 11 січня 1925 р., а також «Акт про комерційну авіацію» від 20 травня 1926 р., прийнятий в США.

Першими нормативними актами про повітряне пересування, що заклали основи авіаційного законодавства у Радянському союзі, можна вважати Декрет Ради Народних Комісарів РРФСР «Про повітряне пересування в РРФСР» від 17 січня 1921 р., і ряд доповнюючих його наказів, інструкцій і розпоряджень, виданих Управлінням військово-повітряних сил та Інспекцією цивільного повітряного флоту, який в тому числі поширювався й на територію України.

Декрет складався з 4 розділів і 26 статей. Він досить детально регулював питання діяльності цивільної авіації. У першому розділі містилися статті про обов'язкову реєстрацію пілотів, про реєстрацію і приписку до аеродромів повітряних суден, наголошувалося, що експлуатація аеродромів допускалася за наявності свідоцтв про реєстрацію. У другий розділ були включені правила польотів у повітряному просторі.

Декрет зобов'язував пілотів цивільної авіації пройти випробування для допуску до польотів, для виконання польотів повітряне судно повинне було мати пізнавальні знаки і необхідні суднові документи, встановлювалися правила польотів у заборонених зонах. Третій розділ встановлював дозвільну систему виконання польотів іноземних повітряних суден у повітряному просторі. Відповідальність власників повітряних суден, а також пілотів регулювалася четвертим розділом.

За результатами Декрету прийнято низку нормативних документів, у тому числі правила видачі посвідчень пілотів, реєстрації повітряних суден, видачі сертифікатів льотної придатності, розпізнавальних знаків, вогнів і сигналів, порядок виконання польотів, правила ведення бортових книжок та інструкція з митного контролю.

У майбутньому радянське авіаційне законодавство складатиметься з Повітряних кодексів 1932-1983 рр. та різних відомчих актів Міністерства цивільної авіації, які стосуються, перш за все, державного контролю за діяльністю цивільної авіації. Ці кодекси на практиці змінювали один одного.

Введено в дію первинний Повітряний кодекс СРСР, затверджений 27 квітня 1932 р. , який складався з 9 глав і 68 статей. Незважаючи на те, що він використовувався лише три роки, новий Повітряний кодекс від 7 серпня 1935 року замінив його через його неадекватний зміст і правовий метод, який не відповідав швидкому розвитку цивільної авіації. Це призвело до необхідності більш суворого правового керівництва.

У післявоєнний період авіаційний транспорт в СРСР набув все більшого значення і продемонстрував свою ефективність, швидкі терміни доставки і здатність швидко доставляти термінові і цінні вантажі. Радянські чиновники ставили на перше місце розвиток цивільної авіації з метою сприяння використанню послуг авіаційного транспорту підприємствами, установами та громадянами для пересування, перевезення багажу та перевезення вантажів. У післявоєнний період роль повітряного транспорту в СРСР значно зросла, він продемонстрував свою ефективність, високу швидкість переміщення на великі відстані, оперативність у сфері доставки термінових і цінних вантажів. Радянський уряд приділяв значної уваги подальшому розвитку цивільної авіації, щоб дозволити підприємствам, установам і громадянам ширше користуватися послугами повітряного транспорту з метою пересування, перевезення багажу і вантажів [5].

Швидкий розвиток цивільної авіації вимагав більш чіткого правового регулювання повітряних перевезень. Разом з тим означене питання в юридичній літературі якщо й розглядалося, то мало фрагментарний характер. Як зазначав В.Л. Лахтін, специфічність техніки повітряного пересування і юридичні відносини, що виникають у зв'язку з нею, а також особливі властивості повітряного простору не дали можливості вести цю регламентацію по лінії застосування існуючих загальних законів, а викликали необхідність створення в кожній державі нових спеціальних повітряних законів і доповнюючих їх правил, розпоряджень та інструкцій відповідних державних органів.

Вчений зазначив, що повітряне законодавство було сформульоване як для регулювання повітряних перевезень та пов'язаних з ними питань через

адміністративно-господарський механізми, так і для санкцій, а також для регулювання цивільних відносин через появу нової форми. Крім того, радянські авіаційні правила, як правило, були побудовані навколо системи побудови, яка охоплювала Повітряні кодекси 1932-1935, 1961-1983 років і різні відомчі акти Міністерства цивільної авіації. Ці нормативні акти стосувалися державного управління діяльністю цивільної авіації. Це було їх основним напрямком регулювання.

Перший повітряний кодекс СРСР, затверджений 27 квітня 1932 року, включав 9 розділів і 68 статей. Проте практика застосування даного документа була не дуже довгою – він діяв усього лише три роки і був замінений новим Повітряним кодексом СРСР від 7 серпня 1935 р. унаслідок того, що ні за своїм змістом, ні за юридичною технікою він не відповідав швидким темпам розвитку цивільної авіації, коли стала очевидною необхідність більш чіткого правового регулювання.

У післявоєнний період роль повітряного транспорту в СРСР значно зросла, він продемонстрував свою ефективність, високу швидкість переміщення на великі відстані, оперативність у сфері доставки термінових і цінних вантажів. Радянський уряд приділяв значної уваги подальшому розвитку цивільної авіації, щоб дозволити підприємствам, установам і громадянам ширше користуватися послугами повітряного транспорту з метою пересування, перевезення багажу і вантажів.

Оскільки пріоритетні позиції у вітчизняній транспортній системі традиційно займали залізничний і автомобільний транспорт, радянські вчені-правники у край рідко зверталися у своїх роботах до питань правового регулювання повітряних перевезень. Очевидно, це не могло не позначитися на ефективності законодавства в згаданій сфері, яке практично було позбавлено теоретичної основи.

За справедливим зауваженням В.В. Вітрянського, «рівень правового регулювання перевезень вантажів, пасажирів і багажу впродовж усього радянського періоду відрізнявся явною неадекватністю ступеня суспільного розуміння ролі і значення транспорту в житті країни». У 1960-х роках питання про

зміну та уніфікацію повітрянотранспортного законодавства набуло ще більшої актуальності, оскільки Повітряний кодекс СРСР 1935 р. в значній частині застарів і не відповідав відносинам, що виникали на авіаційному транспорті при плануванні перевезень, укладенні договорів і в процесі самого перевезення.

У зв'язку з цим в 1959 році Радою Міністрів СРСР і Головним управлінням Цивільного повітряного флоту було запропоновано проект нового кодексу. Повітряний кодекс СРСР 1961 року, розроблений відповідно до діючих актів цивільного законодавства, усував деяку невідповідність між швидким розвитком повітряного транспорту і застарілими нормами, що регулювали відносини у процесі перевезення пасажирів, багажу і вантажів. Значна увага була приділена питанням безпеки польотів, а також міжнародним перевезенням пасажирів, багажу і вантажів.

11 травня 1983 року Указом президії Верховної Ради СРСР було прийнято новий Повітряний кодекс СРСР. Він представляє особливий інтерес, оскільки був, мабуть, найдосконалішим з усіх повітряних кодексів радянського періоду, головним достоїнством якого є детальна розробленість питань, що стосуються адміністративно-правового регулювання повітряних перевезень. Зокрема, він містив 11 глав, 153 статті, в яких відображені задачі і функції Державної комісії з безпеки польотів цивільної авіації СРСР (Державіанагляд СРСР) і Державного авіаційного реєстра цивільної авіації СРСР (Державіарегістр СРСР); встановлено порядок державної реєстрації цивільного повітряного судна (далі – ПС) та його допуску до польотів, регламентовано перелік судових документів, що знаходяться на борту ПС; визначено права й обов'язки командира ПС, порядок підготовки ПС до перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти; викладено вимоги до організації повітряного руху, обладнання повітряних трас СРСР і місцевих повітряних ліній, правила міжнародних польотів цивільних ПС СРСР та іноземних ПС, правила використання цивільної авіації в народному господарстві країни; передбачено адміністративну відповідальність посадових осіб за порушення правил безпеки польотів, користування засобами повітряного транспорту; дано

опис прапора та емблеми Аерофлоту і т. ін. Крім названого Кодексу, регулювання діяльності цивільної авіації здійснювалося також на основі Положення про використання повітряного простору СРСР, Основних правил польотів у повітряному просторі СРСР, Настанови з виконання польотів у цивільній авіації СРСР, Статуту про дисципліну працівників цивільної авіації, Настанови з технічної експлуатації і ремонту авіаційної техніки в цивільній авіації СРСР.

Загалом радянський період становлення законодавства про авіаційний транспорт характеризується посиленою увагою держави до процесів розвитку авіаційної галузі, про що свідчить численна редакція повітряного кодексу. З розвитком техніки вдосконалювався й правовий інструментарій організації польотів.

З початку «сходження» людини до польоту стало одним з поступових кроків прогресу, підкреслених кількома драматичними проривами. Звершення братів Райт, безумовно, було одним із таких проривів. Брати займають особливе місце в історії через глибокий і тривалий вплив їхніх досягнень по відношенню до сучасної конструкція літальних апаратів (тривісне управління).

Аналогічно, поступову еволюцію в історії комерційної авіації можна простежити від до літаючих повітряних катерів, які пролетіли лише в декількох футах над водою, до перших реальних прикладів сучасних авіаперельотів із регулярним наземним повітряним обслуговування з використанням наземних злітно-посадкових смуг. А також є кілька критичних проривів, які відіграють важливу роль у зародженні нової галузі – цивільної авіації.

Один із таких проривів був спричинений групою людей у середині 1920-х під керівництвом Гутгенхаймса - родини, яка накопичила велике багатство у гірничій промисловості, а потім перетворила свою увагу на повернення суспільству. Разом вони поділилися баченням того, щоб зробити пасажирські авіаподорожі сталою реальністю, а також духом сміливості, щоб це відбулося. Старший Даніель Гутгенхайм сказав про авіацію на церемонії в 1925 році для будівництва першої в

країні авіонавтики у великому американському коледжі: «Я вважаю це найбільшою дорогою до можливостей, що лежать перед наукою та торгівлею цивУ 1927 році сім'єю Гутгенхайма було створено фонд для створення «модельної авіакомпанії», щоб забезпечити успішний план, який могли б дотримуватися всі авіакомпанії, та продемонструвати американській громадськості, що комерційне обслуговування пасажирів може бути безпечним, надійним, економічно здійсненим, і навіть комфортно. Він створив би один або декілька «ретельно організованих» пасажирських маршрутів з радіозв'язком та метеорологічними службами, затвердженими відділом авіонавтики Департаменту торгівлі.

Проект буде офіційно оголошений 4 жовтня 1927 р., Коли група Гутгенхайма обрала Western Air Express в якості одержувача фінансування експерименту. (Таким чином, Національна авіаційна зала слави зараховує фонд Гутгенхайма за надання "позики на обладнання для експлуатації першої регулярно запланованої комерційної авіакомпанії в Сполучених Штатах".) ілізованих країн земля сьогодні.

Згадуючи про зустріч 27 травня 1927 р. Про те, що Гаррі Гутгенхайм, син Даніеля Гутгенхайма, викликав пропозицію запропонувати свою ідею фонду провідним підрядникам повітряної пошти, Гаррі прокоментував: "Усі великі кадри повітряної пошти на тому етапі розвитку кинув холодну воду на ідею літаючих пасажирів. Насправді, лише Ханшуе та Варні мали бачення прийняти нашу пропозицію ».

Гутгенхайм обрав би операцію, якою керував Гарріс "Поп" Ханшуе, відомий водій гоночного автомобіля, який керував Western Air Express (WAE), який згодом стане Western Airlines, перш ніж остаточно приєднатися до сім'ї Delta. Як описує письменник "Лос-Анджелес Таймс" Роберт Е. Даллос, авіакомпанія "надала Лос-Анджелесу свою першу трансконтинентальну повітряну службу і поставила Південну Каліфорнію на карту авіапошти". Група Ханшуе були трейлбайсерами у прямому сенсі, описуючись головою та генеральним директором Western Airlines протягом 1980-х Джеррі Грінштейн, як "піонерський дух, який влаштував американський Захід".

Однією з причин, за якою Гуггенхайм обрав операцію Ганшуе отримувачем його фінансування, був успіх операції Western Air Express минулого року, який включав безпечне виконання всіх 518 рейсів авіапоштою, доставивши 70 230 фунтів пошти (до того, як вона перевозила 40% наступного року, та інавгурація "першого в країні регулярного пасажирського обслуговування пасажирів". (Це означало подорож по регулярно розкладеним маршрутам на додаток до використання стандартних «наземних літаків» і наземних злітно-посадкових смуг, оскільки до 1926 р. Декілька ранніх підприємств з повітряних суден експлуатували заплановані маршрути вздовж прибережних місць).

Таким чином, коли Western Airlines увійшла до складу Delta у 1986 році, Delta успадкувала права на хвастоці на найстаріший квиток, проданий на пасажирський авіапереліт. Жоден американський авіалайнер, який працює сьогодні, не може сказати, що він видав квиток до того, як проданий в 1926 році містеру Бен Редмену з Солт-Лейк-Сіті, штат Юта.

Коли пілот Western Air Express C.N. "Джиммі" Джеймс здійснив свій регулярний восьмигодинний поштовий рейс з Солт-Лейк-Сіті до Лос-Анджелеса 23 травня 1926 року - майже рівно за рік до знаменитого трансатлантичного польоту Чарльза Ліндберга - він зробив би це, перевозячи те, що гордо названий генеральним директором Western Airlines Артуром Келлі в 1961 році як "перший пасажир комерційної авіакомпанії". Одержувачем цієї честі стане тодішній президент Торговельної палати міста Солт-Лейк-Сіті Бен Ф. Редман, який разом зі своїм другом (та другим пасажиром) Дж. Томлінсон, сидячи на вершинах американських поштових мішків, вивозив власні парашути і покладався на бляшану чашку для туалету, що знаходився в польоті.

Не було б заперечним твердженням, що історія авіаційного регулювання може бути історією комерційної авіації. Дійсно, норми та правила, прийняті після Паризької конвенції 1919 року, значною мірою були зумовлені технологічним прогресом пілотованого польоту, починаючи з цього грудня в Кітті Хоук, штат

Північна Кароліна, коли брати Райт вперше вийшли в повітря з приводом у рух Райт Флайер.

Технічні розробки в галузі авіації, що виникли внаслідок Першої світової війни, створили зовсім нову ситуацію наприкінці бойових дій, особливо щодо безпечного та швидкого перевезення вантажів та людей на тривалі відстані. Однак війна також показала потворний потенціал авіації; Тому стало набагато очевиднішим, що цей новий і зараз дуже розвинений транспортний засіб вимагає уваги міжнародної організації та нагальної потреби в якомусь міжнародному регулюванні авіації.

Так, на Паризькій мирній конференції (Congrès de la Paix) 1919 р. було висунуто ідею міжнародного співробітництва в галузі авіації. Відтак 13 жовтня 1919 р. Конвенція про регулювання повітряного судноплавства була підписана 27 державами. Конвенцією також була створена Міжнародна комісія з повітряного судноплавства (ICAN).

До пілотованого польоту "Повітря" вважалось "вільним", і жодна держава не мала влади над ним. Однак, не маючи повноважень, державного і національного суверенітету, національні інтереси та безпека були порушені. Це було найбільш очевидним під час Першої світової війни з розвитком літаючої машини як інструменту війни.

Конвенція визнала повний і абсолютний суверенітет держави над своїм повітряним простором; визнала прагнення найбільшої свободи міжнародної повітряної навігації, що відповідає питанням суверенітету та безпеки держави; і визнала вимогу, щоб кожне повітряне судно мало громадянство держави-контрагента.

Крім того, конвенція передбачала безпечне ведення повітряної навігації, включаючи положення про сертифікати льотної придатності, ліцензії пілотів та міжнародні правила судноплавства, включаючи сигнали, світло, запобігання зіткнення та процедури посадки та переміщення по землі.

Оскільки США не приєднались до Ліги Націй, а отже, не приєднатися до Конвенції, правила та положення Паризької Конвенції не застосовувались до Америки. Як результат, виникла потреба в окремій формі міжнародного співробітництва на регіональній американській основі.

Під час 5-ї Міжнародної конференції американських держав у Сантьяго, Чилі, у 1923 році була прийнята резолюція, що передбачає створення Міжамериканської комісії з комерційної авіації для розгляду проблем, пов'язаних з авіацією. Панамериканська конвенція про комерційну авіацію було створено в Гавані 20 лютого 1928 року [3].

Гаванська конвенція була зразкова після Паризької конвенції, і вона застосовувалася виключно до приватних літальних апаратів (урядові літальні апарати не були включені) та встановлювала основні принципи та правила повітряного руху, визнаючи, що кожна держава мала повний і виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією та прилеглими територіальними водами. Застереження також дозволили американським авіакомпаніям вільно користуватися послугами в Північній та Південній Америці.

З ростом комерційних міжнародних авіаперевезень у 1920-х роках виникла потреба захисту авіаперевізників (на той час переважно державні, за винятком приватних авіаперевізників у США) від відкритої відповідальності у випадку пошкодження або втрати вантажу або багажу та травм або загибелі пасажирів, з іншого боку, вантажовідправників та пасажирів потрібно було запевнити, що у разі невідвотної матимуть ефективний засіб проти перевізника та отримуватимуть компенсацію.

Так, після низки конференцій, що починаються з 1927 р., у 1929 р. у Варшаві була підписана Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних авіаперевезень, нині відома як Варшавська конвенція.

Конвенція застосовується до будь-яких міжнародних перевезень людей, багажу чи товарів літаками та передбачає відповідальність авіакомпанії за смерть

або каліцтво пасажирів; втрату або пошкодження багажу; та збитки внаслідок затримки перевезення пасажирів, багажу чи товарів.

Конвенція зазнавала істотних змін поправками, головним чином Гаазьким протоколом 1955 р., Але після повної ратифікації вона буде замінена Монреальською конвенцією 1999 року.

Раннє залучення уряду США в авіацію стосувалося врегулювання питання авіапошти. Перший акт Конгресу, пов'язаний із цим, був Закон про повітряну пошту 1925 року (Закон Келлі), який уповноважував Генерального поштового начальника присвоювати марку Airmail 1925-1 Airmail 1925-2 контракти приватним особам або компаніям, що займаються повітряним перевезенням пошти. Маршрути та тарифи були встановлені, а авіакомпанії отримували субсидії, що сприяли впровадженню пасажирських послуг.

Закон про повітряну пошту 1930 р. (Закон Макнарі-Ватреса) змінив спосіб укладення контрактів на повітряну пошту та усунув конкурентні торги щодо моделі Boeing 40. Закон заохочував компанії купувати великі літаки, а також стимулював перевізників заповнювати місце на літаку пасажирами. Закон був продуктом прохання генерального поштового майстра Вальтера Ф. Брауна, який надав йому повноваження щодо зміни поштової політики. Як результат, Закон закріпив авторитет над загальнодержавною системою повітряного транспорту.

Існувало три основні положення Закону: Перше положення змінило спосіб розрахунку платежів авіакомпаніям, оцінюючи їх виходячи з обсягу пошти, а не ваги. Він також встановлював плату за літаки певного розміру, щоб відмовити у перевезенні великої кількості небажаної пошти та заохотити перевезення пасажирів для збільшення доходу.

Ластівка. Друге положення дозволило будь-якому перевізнику повітряної пошти з існуючим договором укладеним не менше як на 2 роки, обміняти свій контракт на "маршрутний сертифікат", що дає йому право перевозити пошту протягом 10 додаткових років. Третє і найбільш суперечливе положення дало

Брауну повноваження "розширювати або консолідувати" маршрути, що діють відповідно до його власного рішення.

Трохи згодом відбулася "Конференція споронів", де Браун посилався на свої повноваження відповідно до третього положення про консолідацію маршрутів авіапошти, і фактично дозволяв діяльність лише до трьох компаній, що були пов'язані з адміністрації президента Гувера, витісняючи дрібних конкурентів: Boeing Air Transport (маршрут повітряної пошти на північ), трансконтинентальний повітряний транспорт, пізніше трансконтинентальний 1280px-EarlyDH4i Western Air (TWA), (середина маршруту США) та авіаційна корпорація Robertson, пізніше American Airways (південний маршрут). Браун також продовжив південний шлях до Західного узбережжя США та присудив бонуси за перевезення більшої кількості пасажирів та придбання багатомоторних літаків, оснащених радіостанціями та навігаційними посібниками.

Незважаючи на те, що це призвело до підвищення продуктивності та ефективності в галузі авіаперевезень, невеликі авіакомпанії скаржилися, що вони залишилися поза схемою Брауна, як наслідок незаконний вплив було розкрито. "Збитки" були викриті і в результаті було поставлено під сумнів законність укладених контрактів під керівництвом Брауна.

У лютому 1934 р. президент Рузвельт скасував усі існуючі контракти щодо перевезення авіапошти і, як тимчасовий захід, наказав генералу повітряного корпусу армії Бенджаміну Д. Фулуа організувати нову операцію по авіаційній пошті з використанням військових літаків і пілотів. Це не спрацювало. Повітряні літаки були недосвідчені в польотах, і літаки були погано оснащені. Були численні аварії, і вартість польоту пошти зросла. До 10 березня в 66 аваріях або вимушених посадках загинуло 12 пілотів. 8 травня Рузвельт, а потім генерал пошти Джеймс Фарлі повернулися до приватної контрактної авіапоштою.

Повернення до приватних контрактів з авіапоштою було поєднане із Законом про повітряну пошту 1934 року (Закон Блек-Маккеллара). Згідно із Законом жодна

авіакомпанія, яка уклала контракт до поглинання уряду, не могла подавати заявку на контракт. Однак, щоб обійти це питання, авіакомпанії просто змінили свої назви: Boeing Air Transport став United Air Lines; TWA стала TWA Inc., а American Airways стали American Airlines.

Основним положенням Закону було порушено авіаційні холдингові компанії, великі корпорації, які володіли як компаніями з виробництва літаків, так і авіакомпаніями. Закон також зазначав, що уряд встановлюватиме контракти, маршрути та графіки повітряної пошти; встановити ставки субсидій та виплати поштою; та регулювати дихальні шляхи та ліцензійні пілоти. Міждержавна комісія з питань торгівлі (ICC) регулювала тарифи, а міністр торгівлі уточнював обладнання, яке буде використовуватися.

Подальший розвиток комерційної авіації охоплював міждержавні угоди щодо перевезення пошти, раннє регулювання цивільної авіації у США, рання європейська авіація, європейська авіа-пошта, європейська консолідація та розширення нормативно-правових актів, стан авіації під час Другої світової війни, Чиказька конвенція, Бермудська угода 1946 р., Міжнародна Асоціація повітряного транспорту, Федеральний закон про авіацію 1958 р., Роль авіапромислової галузі в міжнародній політиці, рух дерегуляції, Закон про дерегуляцію авіакомпаній 1978 р., Міжнародний акт про конкуренцію в повітряній галузі 1979 р., "Відкрите небо", лібералізація європейської авіації, США -Угода про повітряний транспорт, Монреальська конвенція, захист прав споживачів, сертифікація / придатність авіакомпаній, Національна рада з безпеки транспорту та обговорення поточних питань.

Початок Другої Світової Війни ознаменував паузу у розвитку цивільної авіації на теренах СРСР, а вже за 4й п'ятирічний план, як і наступні, пов'язані з активними вкладенням з боку держави – коштів у розвиток цивільної авіації, що відобразилося на кількості здійснених повітряних перевезень у 1950 році та поступовим їх збільшенням до моменту розпаду СРСР.

Слід наголосити, що уряд СРСР використовував одну із форм інвестування – вкладення державних коштів у розвиток окремого сегменту промисловості – цивільної авіації. Також необхідно зазначити, що механізму, який би міг регулювати порядок державних інвестицій в окремий сегмент економіки не виділилося, а розвиток норм інвестиційного законодавства рухався за власним сценарієм.

Богуславський М. виділяє 3 основних етапи розвитку інвестиційного законодавства, де:

- 1920-1930рр. означає як намагання реалізовувати іноземні інвестиції
- 1986-1987 рр. період активного нормотворення.
- 1990-1991 рр. прийняття нормативно-правових актів, що визначали порядок залучення та використання іноземних інвестицій.

Досвід використання іноземних інвестицій було напрацьовано у Радянському Союзі у 20-ті роки ХХ століття. В.І. Ленін надавав виняткового значення концесіям та змішаним товариствам як формам залучення іноземного капіталу. Багато концесійних угод було підписано із компаніями Німеччини, Англії, США, Франції та деяких інших країн. Однак, участь іноземного капіталу в народному господарстві країни була невеликою.

Правові основи концесійної політики були сформульовані ще в 1918 році в перших документах уряду Радянської республіки. В цих документах, зокрема передбачалося, що концесіонер повинен був:

- дотримуватися радянського законодавства;
- продавати частину виробленої ним продукції уряду РРФСР за ринковими цінами;
- зарубіжний капітал міг залучатися для організації державних підприємств з наданням йому в якості компенсації права на оренду невикористаних природних ресурсів, з наданням йому гарантій виплати відсотків на затрачений капітал, певних пільг;

- за Радянським урядом мало залишатися право участі в доходах та викупу підприємств по закінченні певного строку.

У 1922 році були створені Концесійний комітет при Держ-плані та Комісія по змішаним товариствам при Раді праці та оборони. У 1923 р. вони були об'єднані у Головний концесійний комітет при Раді Народних Комісарів СРСР. Функції цього органу визначалися Декретом Ради Народних Комісарів від 21 серпня 1923 р. Концесійні комісії були створені при раднаркомках союзних республік, а також у при ряді наркоматів.

У 1925 році було розширено закордонний апарат, що займався встановленням концесійних зв'язків. На додаток до вже існуючих концесійних комісій, в Берліні та Лондоні були створені такі ж комісії в Римі, Токію, Парижі та Стокгольмі.

Таким чином, в 20-ті роки була створена певна організаційно-правова база для залучення іноземного капіталу. Однак з політичних причин використання іноземного капіталу в СРСР не набуло свого розвитку.

Після довготривалої перерви, третій етап в залученні іноземних інвестицій до економіки СРСР фактично розпочався восени 1986 року на підставі рішення Політбюро ЦК КПРС про можливість створення спільних підприємств.

Першими нормативними актами про спільні підприємства був Указ Президії Верховної Ради СРСР від 13 січня 1987 року «Про питання, пов'язані із створенням на території СРСР і діяльністю спільних підприємств, міжнародних об'єднань та організацій за участю радянських та іноземних організацій, фірм та органів управління».

Указом Президента СРСР від 26 жовтня 1990 р. «Про іноземні інвестиції в СРСР» було визначено основні напрямки регулювання іноземного інвестування.

10 грудня 1990 року Верховною Радою СРСР були прийняті Основи законодавства про інвестиційну діяльність в СРСР. В них було визначено коло можливих суб'єктів інвестиційної діяльності, встановлено основний правовий

документ, який мав регулювати взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності — договір (угода), передбачено положення про гарантії прав інвесторів та захист інвестицій.

Останнім істотним правовим актом у сфері іноземного інвестування, прийнятим органами Союзу РСР, був Указ Президента СРСР від 17 серпня 1991 року «Про забезпечення заставою зобов'язань, що виникають при здійсненні іноземних інвестицій в СРСР». В цьому акті передбачалося, що зобов'язання, які виникають при здійсненні іноземних інвестицій в СРСР, можуть забезпечуватися заставою будь-якого майна (в тому числі, майнових прав), за виключенням майна, яке відповідно до законодавства Союзу РСР та союзних республік не може відчужуватися[4,6].

1.2 Сучасний стан законодавчого забезпечення інвестиційної діяльності в галузі авіаційних перевезень.

Одним із завдань розбудови економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу держави на засадах інтенсивного розвитку.

Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволяє пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг, шляхом застосування дієвого правового регулювання окремих галузей економіки таких як повітряні перевезення.

На сьогоднішній день розвиток законодавчого інвестиційного забезпечення пройшов певні етапи свого становлення. Система інвестиційного законодавства — це розміщення масиву інвестиційно-правових норм з урахуванням зв'язків і залежностей між ними.

На думку В.П. Нагребельного, можна виділити дві основні групи:

- По – перше, це комплексні законодавчі і підзаконні акти, які мають універсальний характер і встановлюють основні принципи та загальні положення правового регулювання діяльності на території України вітчизняних та іноземних інвесторів;
- По – друге, це предметні або рамкові законодавчі акти, що регламентують правовий режим інвестиційної діяльності в Україні.

Застосування інвестиційного законодавства включає широкий спектр нормативно-правових актів, які контролюють інвестиційну діяльність. Однією з таких форм є інвестиційне законодавство. Закони є основою нормативно-правових актів, що регулюють цей вид діяльності. Відтак особливістю правового регулювання інвестиційної діяльності є те, що відносини регламентуються широко системою підзаконних нормативних актів.

У свою чергу Чернадчук В.Д. зазначає, що інвестиційне законодавство є підсистемою господарського законодавства, а отже йому притаманні риси, характерні як для законодавства взагалі, так і для господарського законодавства зокрема: розгалуженість і велика кількість нормативних актів [7].

Динамізм інвестиційної діяльності та її правового регулювання, до суб'єктивних – недостатня увага до оптимізації інвестиційного законодавства з боку держави та численні експерименти у сфері інвестиційної діяльності, кожен з яких має своє правове забезпечення; наявність у системі інвестиційного законодавства значної кількості нормативних актів обмеженої сфери дії – відомчих і локальних; відсутність Інвестиційного кодексу; наявність нормативних актів СРСР, які застосовуються відповідно до Постанови Верховної Ради України «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР»; наявність дореформених нормативних актів, що значною частиною суперечать основним засадам правового регулювання в умовах запровадження ринкових відносин в економіку України.

Як підгалузь господарського законодавства інвестиційне законодавство базується на ньому. До господарського законодавства входять нормативні акти загальної сфери дії, що регулюють господарську діяльність, у тому числі пов'язану з інвестуванням і функціонуванням її суб'єктів незалежно від видів і сфер цієї діяльності.

У сфері інвестиційної діяльності діють: – положення Конституції України щодо забезпечення державою соціальної спрямованості економіки України; права власності; права на підприємницьку діяльність; основних засад законодавчого регулювання у сфері економіки тощо; – положення кодексів: Господарського кодексу України, зокрема щодо правового регулювання інвестиційної діяльності (глава 34), іноземних інвестицій (глава 38), спеціальних (вільних) економічних зон (глава 39), концесії (глава 40) тощо; Господарського процесуального кодексу щодо вирішення господарських спорів; кодексу законів про адміністративні правопорушення України щодо використання земельних ділянок під забудову та ін.; – положення Законів України «Про інвестиційну діяльність», «Про інноваційну діяльність», «Про загальні засади створення і функціонування спеціальних(вільних) економічних зон», «Про концесії», «Про наукову і науково-технічну діяльність» та ін.; – положення підзаконних нормативно-правових актів, які регулюють окремі питання здійснення інвестиційної діяльності.

О. М. Вінник виділяє такі розділи інвестиційного законодавства – правовий режим іноземного інвестування. Основним нормативним актом цього розділу є Закон України «Про режим іноземного інвестування» від 19.04.1996 р., який визначає особливості правового режиму іноземного інвестування. Його суттєвою рисою є те, що для іноземних інвесторів встановлюється національний режим інвестиційної та іншої господарської діяльності, за винятками, передбаченими законодавством та міжнародними договорами [8].

Законом передбачено критерії надання пільг для інвестиційних проектів із залученням іноземних інвестицій лише стосовно пріоритетних напрямків, у яких вони мають здійснюватися. Але такі важливі критерії, як обсяг іноземних

інвестиції, їх види, на жаль, до уваги не брались. Законом визначено момент набуття підприємством статусу підприємства з іноземними інвестиціями. Державна реєстрація іноземних інвестицій здійснюється лише після фактичного їх внесення.

Одним з фундаментальних кроків щодо врегулювання відносин у інвестиційній сфері в Україні стало прийняття Верховною Радою України законів України "Про захист іноземних інвестицій на Україні" від 10 вересня 1991 року № 1540а-ХІІ та "Про інвестиційну діяльність" від 18 вересня 1991 року № 1560-ХІІ [9,10].

Закон України «Про інвестиційну діяльність» покликаний гарантувати рівний захист прав, інтересів і майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форм власності, а також ефективне інвестування економіки України, розвиток міжнародного економічного співробітництва, інтеграції тощо.

Розроблено нормативно-правовий акт, який встановлює загальні правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності в Україні, а також визначає порядок і положення інвестування, регулює інвестиційну діяльність у державній власності, забезпечує захист суб'єктів інвестування тощо.

Інвестиційна діяльність регулюється Законом України «Про інноваційну діяльність», який має правові, економічні та організаційні основи. Податковий кодекс України передбачає податкові пільги для інноваційної діяльності, а Закон України «Про інвестиційну діяльність» визначає, що є інноваційною діяльністю.

Крім того, правові норми інноваційної діяльності, такі як підзаконні акти, регулюють окремі питання. Основним нормативним документом для цих відносин є Закон України «Про фінансовий лізинг».

Що стосується [Закону України "Про захист іноземних інвестицій на Україні"](#), то вказаний законодавчий акт спрямований на захист інвестицій, прибутків, законних прав та інтересів іноземних інвесторів на території України. Законом

визначено правовий режим діяльності іноземних інвесторів та гарантії держави щодо здійснення інвестиційної діяльності на території України.

Особливості режиму іноземного інвестування на території України встановив Закон України "Про режим іноземного інвестування" від 19 березня 1996 року № 93/96-ВР. Положення цього Закону врегульовують відносини, зокрема, щодо державних гарантій захисту іноземних інвестицій, державної реєстрації та контролю за здійсненням інвестицій, діяльності підприємств з іноземними інвестиціями, розгляду спорів тощо.

Також важливе значення має прийнятий 17 лютого 2000 року Закон України "Про усунення дискримінації в оподаткуванні суб'єктів підприємницької діяльності створених з використанням майна та коштів вітчизняного походження" № 1457-III, який спрямований на захист конкуренції між суб'єктами підприємницької діяльності, створеними без залучення коштів або майна (майнових чи немайнових прав) іноземного походження, та суб'єктами підприємницької діяльності, створеними за участю іноземного капіталу, забезпечення державного захисту вітчизняного виробника та конституційних прав і свобод громадян України [12].

Вказаним Законом визначено, що спеціальне законодавство України про іноземні інвестиції, а також державні гарантії захисту іноземних інвестицій, визначені законодавством України, не регулюють питання валютного, митного та податкового законодавства, чинного на території України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України (стаття 3 Закону).

Також статтею 5 Закону визначено, що цей Закон поширюється на підприємства з іноземними інвестиціями, незалежно від часу внесення іноземних інвестицій, їх реєстрації, у тому числі до введення в дію та протягом дії Закону України від 13 березня 1992 року "Про іноземні інвестиції", Декрету Кабінету Міністрів України від 20 травня 1993 року № 55-93 "Про режим іноземного

інвестування" та Закону України від 19 березня 1996 року "Про режим іноземного інвестування".

Окреме місце в системі інвестиційного законодавства займає прийнятий 15 березня 2001 року Закон України "Про інститути спільного інвестування" № 2299-III, який визначає правові та організаційні основи створення, діяльності та відповідальності суб'єктів спільного інвестування, особливості управління їх активами, встановлює вимоги до складу, структури та зберігання активів, особливості розміщення та обігу цінних паперів інститутів спільного інвестування, порядок та обсяг розкриття інформації інститутами спільного інвестування з метою залучення та ефективного розміщення фінансових ресурсів інвесторів тощо [14].

Також у 2001 році був прийнятий Закон України "Про внесення змін до деяких законів України з метою усунення випадків ухилення окремих підприємств, створених за участю іноземних інвесторів, від сплати податків, зборів (обов'язкових платежів)" від 20 грудня 2001 року № 2899-III.

До окремої групи можна віднести законодавчі акти, які встановлюють спеціальний правовий режим господарської діяльності у спеціальних (вільних) економічних зонах, регулюють спеціальні правові режими інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку та в межах технологічних парків України.

16 липня 1999 року прийнято Закон України "Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків" № 991-XI, що визначив правові та економічні засади запровадження та функціонування спеціального режиму інноваційної діяльності технологічних парків [14].

Державне регулювання в інвестиційній сфері також здійснюється за допомогою значної кількості указів Президента України, постанов та розпоряджень Кабінету Міністрів України тощо. Серед них можна виділити наступні: Указ Президента від 10 квітня 2006 року № 300 "Про план першочергових заходів у сфері інвестиційної діяльності"[15].

Слід звернути увагу, що значну частину вітчизняного законодавства становлять міжнародні правові акти, учасником яких є Україна: багатосторонні міжнародні угоди, конвенції, які спрямовані як на захист іноземних інвестицій, так і на врегулювання інших питань. До таких документів можна віднести, зокрема, Конвенцію про порядок вирішення інвестиційних спорів між державами та іноземними особами від 18 травня 1965 року (ратифіковано Законом України від 16 березня 2000 року № 1547-III) [16].

До окремої групи можна віднести законодавчі акти, які встановлюють спеціальний правовий режим господарської діяльності у спеціальних (вільних) економічних зонах, регулюють спеціальні правові режими інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку та в межах технологічних парків України.

Крім того, Україна має значну кількість міжурядових угод, які стосуються сприяння та взаємного захисту інвестицій та регулюють ключові аспекти їх відносин з інвестиційною діяльністю інших країн.

Нормативно-правова база інвестиційної діяльності в країні є нестабільною, внаслідок чого її нормативно-правовий кодекс постійно змінюється: одні нормативні акти приймаються, інші скасовуються або їх положення з'являються в інших нормативних актах.

Незважаючи на це, останні роки стали свідками деяких позитивних зрушень у цій сфері. З метою посилення законодавчого регулювання останнім часом прийнято низку нормативно-правових актів.

Так, зокрема, 1 липня 2010 року прийнято Закон України "Про державно-приватне партнерство" № 2404-VI - нормативно-правовий акт, який заклав фундамент для стимулювання розвитку співпраці між державним та приватними секторами з метою підвищення конкурентоздатності економіки країни та залучення інвестицій в її економіку, а також започаткував реформування інвестиційної сфери [17].

У своєму дослідженні «Розвиток господарського законодавства України: систематизація та вимога змістовної модернізації» Остапенко Ю.І. вказує: «... на сьогодні в Україні існує велика кількість нормативно-правових актів, що регулюють відносини в інвестиційній сфері, та в цілому створено правове підґрунтя для здійснення інвестиційної діяльності. Кожен з названих законодавчих актів та законопроектів спрямований на удосконалення регулювання відносин в інвестиційній сфері та має свій предмет та мету [18]. Така розгалужена система нормативно-правових актів свідчить про те, що держава вживає заходи з метою створення в Україні належних умов здійснення інвестиційної діяльності шляхом закріплення на законодавчому рівні принципів та правил її здійснення». Дослідження можливостей удосконалення та розширення предмету регулювання господарського права засновується на «гібридизації», тобто за Остапенко Ю.І. поєднанні двох сфер регулювання господарського права дає нам можливість розширяти межі регулювання.

Відтак, інвестиційне законодавство в галузі повітряних перевезень це об'єднання норм інституту інвестування в господарському праві та правового регулювання діяльності з повітряних перевезень, таким чином це певна система норм, що з одного боку регулюється державою як законодавцем, так і подальшому спеціальними суб'єктами які взаємодіють, в процесі провадження інвестування і господарської діяльності в галузі повітряних перевезень.

Іншими словами, це систематизація законодавства, як особливий процес його вдосконалення, в нашому випадку за допомогою розширення меж регулювання певних суспільних відносин, що охоплюються господарським правом.

Сприяючи торгівлі та економічному розвитку, комерційна авіація перетворила світ на більш зв'язане місце, об'єднуючи людей у спосіб, який ніколи раніше не був можливим. Додатково: Інвестиційне законодавство практично неможливо прийняти без присутності авіаперевезень як потужного економічного кластеру в Україні. Регулювання повітряних перевезень є окремим видом інвестиційного права.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), авіакомпанії у 2014 році з'єднали 3,3 мільярда людей та 52 мільйони тон вантажу на 50 000 маршрутів, підтримуючи 58 мільйонів робочих місць та доставляючи вантажі на суму 6,8 трильйона доларів. Постає закономірне питання в який момент комерційна авіація виникла на теренах нашої держави та які етапи законодавчого становлення пройшла така сфера економічної діяльності.

Слід наголосити, що «успіх» комерційної авіації безпосередньо пов'язаний із всебічним захистом всіх учасників здійснення повітряних перевезень. Так, світова спільнота у сфері боротьби з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації склала свою систему нормативних актив, прикладами яких є:

- Токійська конвенція 1963 року «Про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна»;
- Гаазька конвенція 1970 року «Про боротьбу із незаконним захопленням повітряних суден»;
- Монреальська конвенція 1971 року «Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки повітряних суден»;
- Монреальський протокол 1988 року «Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію...», що доповнює конвенцію;
- Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення 1991 року.

Слушно також наголосити на тому, що в міжнародному регулюванні повітряних перевезень діють також регіональні угоди. Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях в Європі 1956 року; Угода про порядок встановлення тарифів при регулярних повітряних сполученнях між членами Європейської конференції цивільної авіації (далі – ЄКЦА) 1967 року; Угода про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях членів Асоціації держав південно-східної Азії 1971 року, Угода про процедури встановлення

тарифів внутрішньо європейських регулярних перевезень між членами ЄКЦА 1987 року та ін.

У системі нормативно-правових актів міжнародних авіаперевезень діють двосторонні угоди про повітряне сполучення, на яких побудована вся мережа міжнародних повітряних сполучень. Саме згідно з цими договорами визначається, як і яким чином повітряні судна одних держав можуть здійснювати міжнародні польоти в інші держави.

Двосторонні угоди визначають порядок встановлення та експлуатації міжнародних повітряних ліній. Держави призначають національні авіапідприємства (одне або декілька) для експлуатації договірних ліній по позначених маршрутах, визначають умови надання та анулювання дозволів, регламентують питання про тарифи, митах, правилах авіаційної безпеки і т.д.

У 1994 р Європейська конференція цивільної авіації закликала держави оновити систему відповідальності перевізників. Пропонувалося встановити межі відповідальності на рівні не нижче 250 тис. Спеціальних прав запозичення (далі – СПЗ) та вдосконалювати правила врегулювання позовів, виплати компенсації потерпілим, а також з механізмами захисту меж відповідальності від впливу інфляції.

Перевізникам пропонувалося відмовитися від меж відповідальності, встановлених Конвенцією 1929 в результаті в 1999 році була прийнята Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень. У порівнянні з попередньою нова Конвенція значно підвищує ступінь захисту пасажирів міжнародних авіаліній і покращує умови надання їм фінансової компенсації у зв'язку з авіаційним подією.

Конвенція 1999 року застосовується при будь-якому міжнародному перевезенні людей, багажу або вантажу, здійснюваного за винагороду та за

допомогою повітряного судна. Вона застосовується також до перевезень, здійснюваних за допомогою повітряного судна авіатранспортним підприємством.

Відповідно до Конвенції міжнародне перевезення означає перевезення, пункт відправлення та призначення якого знаходиться в одній або двох державах-учасниках, за умови, що зупинка здійснюється на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є однією. Відсутність зупинки в транспортуванні між двома місцями на території однієї країни-учасниці не робить це міжнародним явищем відповідно до Конвенції.

У регулюванні діяльності повітряного транспорту слід звернути увагу на угоду про Єдине європейське небо. Метою імплементації Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір є гармонізація законодавства у сфері цивільної авіації, стимулювання промислової кооперації та поступова лібералізація ринків. «Відкрите небо» прагне об'єднати ринки авіаперевезень України та ЄС, що призведе до покращення якості обслуговування, покращення транзитного потенціалу та загального зміцнення українських авіаційних систем. Це досягається завдяки інтеграції обох ринків. На шлях тісних відносин з багатьма країнами світу а також із Європейською співдружністю, Україна стала в момент ратифікації угод з регулювання відносин в сфері цивільної авіації а саме Чиказької конвенції та Конвенції з уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Такі нормативно-правові акти дали поштовх державі до рішучих дій, а саме спроби долучитися до однієї з угод ЄС «Single sky» («SES») або «Єдине небо» («Відкрите небо»).

Сутність угоди полягає в підвищенні безпеки, ліквідації поділу та розбіжностей у керуванні повітряним рухом, забезпечення тіснішої співпраці з армією в організації керування повітряним рухом, а в законодавчому процесі збільшення пропускної здатності повітряного простору, підвищення ефективності системи керування повітряним рухом, а також сприяння впровадженню нових технологій. Перший варіант «Single sky» був представлений 2004 року з ініціативи Європейської комісії. Але концепція була недосконалою та вимагала вивчення

сфери авіаційних повітряних перевезень. Пакет SES II 2009 року продемонстрував величезну перспективу, особливо стосовно застосування моделі економічного регулювання, орієнтованого на ефективність та пасажиропотік. З 2013 року угода була парафрована.

В той самий час України працює над поліпшенням законодавчої бази як однієї з вимог угоди «Єдине небо», вносить своєчасні зміни до нормативних актів з перевезення пасажирів та багажу, Закони України «Про державно-приватне партнерство» та «Про інвестиційну діяльність». Покращує інфраструктуру аеропортів та аеродромів відповідно до Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року тим самим забезпечує залучення приватних інвестицій у розвиток аеропортів, зокрема об'єктів інфраструктури аеропортів, що призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, для технічного обслуговування повітряних суден, кейтерингу, об'єктів забезпечення авіаційним паливом та неавіаційної діяльності шляхом їх надання (крім аеродромів та аеродромних об'єктів) інвесторам в оренду, концесію, управління, спільну діяльність або відчуження таких об'єктів чи корпоративних прав на них.

Задля поліпшення економічних відносин в Україні та якомога швидшої євроінтеграції законодавець створив державну транспортну стратегію до 2030 року де визначив пріоритетні напрями розвитку а саме покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище.

На сьогодні питання про впровадження в дію угоди «Єдине небо», за її імплементації – закрито, держава дала європейським компаніям безперешкодно працювати в Україні, а українським - в Європі. Угода дозволить зайти на український ринок європейським лоукостам. Документ дає право українським і європейським компаніям здійснювати рейси між Україною та країнами ЄС без міждержавного узгодження маршрутів [19].

За умови існування такого міжнародного договору була б можливість збільшувати пасажиропотік, формувати конкуренцію в сфері авіаційних перевезень, підвищувати якість послуг, отримати міжнародний досвід та це дало б змогу модернізувати діяльність міжнародних транспортних коридорів (МТК) та формувати їх на базі авіаційного транспорту.

У пострадянський період нормативно-правове регулювання повітряних перевезень зазнало чималих змін. В Україні проблема зміни існуючого і створення нового законодавства, регулюючого процес повітряних перевезень, гостро постала одразу після проголошення державного суверенітету України.

У зв'язку з проголошенням свободи підприємницької діяльності спочатку з'явилася достатньо велика кількість експлуатантів повітряних суден, більшість з яких займалася здійсненням повітряних перевезень.

Попередній етап розвитку на теренах колишнього СРСР багатий здобутками, пов'язаними з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати ще на початку ХХ століття. Видатні успіхи, значний внесок у економіку та неабиякий потенціал галузі забезпечили їй всебічну підтримку держави, яка уже впродовж 20 років докладає чимало зусиль для розвитку цивільної авіації. Державну діяльність щодо регулювання даної сфери відносин можна умовно поділити на два етапи.

Перший з них охоплює період з 1991 по 1996 рр. Незважаючи на кризові явища цього часу, його характерними особливостями стало: по-перше, становлення основ системи державного управління галузі цивільної авіації України; по-друге, розробка та прийняття актів українського авіаційного законодавства й передусім Повітряного кодексу України.

З прийняттям у грудні 1996 р. Концепції розвитку цивільної авіації України, можна вважати, розпочався другий етап розвитку та формування галузі цивільної авіації України, який охоплює період з 1996 р. по наш час. Він характеризується: по-перше, реформуванням та удосконаленням системи державного управління

цивільною авіацією України; по-друге, підвищенням заходів щодо забезпечення безпеки польотів; по-третє, створенням нового, уніфікованого з відповідними міжнародно-правовими нормами, національного авіаційного законодавства; по-четверте, доповненням, переглядом та перевиданням раніше прийнятих актів авіаційного законодавства, з урахуванням вимог міжнародно-правових норм.

Серед основних законодавчих актів, які покликані забезпечувати розвиток цивільної авіації станом на сьогодні варто назвати Повітряний Кодекс України від 19 травня 2011 року, який встановлює основні засади та правила розвитку авіації в Україні, Указ Президента України «Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації» від 21 грудня 1994 року №790/94, який забезпечує державну підтримку авіабудівним підприємствам та організаціям.

Також Указом Президента України від 09 грудня 2010 №1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було створено Державну авіаційну службу України, яка є центральним органом виконавчої влади і забезпечує регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

З прийняттям у 1993 р. Повітряного кодексу України розпочинається інтенсивний розвиток повітряного права незалежної України. Слід зазначити, що цей кодекс поки залишається чинним, незважаючи на те, що було підготовлено і подано до Верховної Ради України вже декілька нових проектів Повітряного кодексу України (останній - станом на 15 січня 2009 р.)

Необхідно відмітити, що за час, що минув з 1993 р., Україна вже стала членом Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА) та Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), кандидатом у члени ЯАА, що, відповідно, потребує внесення змін до законодавства України у сфері авіації.

Але чинний кодекс з самого початку зберігав та ще зберігає інститути радянського повітряного права і не орієнтується на вимоги міжнародного права, навіть після внесення до нього доповнень та змін. За весь період в чинний Повітряний кодекс було внесено невелику кількість змін.

Враховуючи це, у проекті нового Повітряного кодексу України (2009 р.) пропонувалося встановити правові основи використання повітряного простору України з урахуванням вимог міжнародного повітряного права, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, економіко-правові й організаційні засади діяльності у галузі авіації, забезпечення безпеки та інтересів держави, безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки.

Проект повітряного кодексу України в редакції 2009 р. складається з 18-ти розділів та 107 статей. Концепція цього Повітряного кодексу вперше побудована на комплексному розумінні авіації, включаючи цивільну авіацію та військову авіацію. Досягненням останнього проекту Повітряного кодексу (2009 р.) можна вважати також те, що він вміщує вже не так багато відсильних норм, які ускладнювали користування попередніми кодексами.

До змісту проекту Повітряного кодексу (2009 р.) включені Авіаційні правила, в яких у світлі уніфікованих вимог та рекомендованої практики ІКАО, норм європейського та міжнародного права зроблений акцент на безпекових питаннях; питаннях запобіганні авіаційним подіям; на порядку ліцензування авіаційних робіт; сертифікації авіаційних компаній та їх авіаційного парку. Збільшена кількість норм, що встановлюють відповідальність перевізника, експлуатанта повітряного судна; а також звернено увагу на умови звільнення від відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу і багажу у зв'язку із несприятливими метеорологічними умовами.

Концепція нового повітряного кодексу України (2009 р.) орієнтувалася на максимальне врахування сучасних тенденцій розвитку цивільної авіації, міжнародного права, особливо у частині використання повітряного простору, забезпечення безпеки польотів, охорони навколишнього середовища, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання тощо.

Так, у проекті повітряного кодексу України (2009 р.) більш ґрунтовно та докладно у сфері захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання

передбачені заходи організаційного забезпечення авіаційної безпеки, заходи щодо захисту від актів незаконного втручання, в тому числі превентивного характеру, способи врегулювання кризових ситуацій, звертається увага на перелік предметів, що заборонені для пронесення в зони обмеженого доступу або перевезення на повітряних суднах, заходи підтримання встановленого порядку на борту повітряного судна, в тому числі шляхом включення до складу екіпажу повітряного судна підготовлених фахівців авіаційної безпеки та застосування заходів стримування.

Позитивно, що в проекті Повітряного кодексу України звернена увага на розширення кола користувачів повітряним простором, зокрема встановлені правила сертифікації «для малої авіації» - планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів і т.п. Як уявляється, проект Повітряного кодексу (2009 р.) вже достатньо переконливо демонструє пристосування повітряного права України до міжнародних вимог про «відкрите небо» та до лібералізації ринку авіаційних перевезень.

Враховуючи вищесказане, слід підкреслити, що повітряний простір над сухопутною і морською територією держави перебуває під суверенітетом цієї держави, що регламентується міжнародними актами та внутрішнім законодавством. Але суверенітет над повітряним простором реалізується не стільки пануванням держави у повітрі та заборонами на користування ним іншим державам, скільки визначенням умов, на яких це користування дозволяється

Конституція України закріпила, що атмосферне повітря є об'єктом права власності Українського народу. Враховуючи територіальне верховенство держави та оперуючи категорією «власність», національне законодавство держав та міжнародне право допускають використання повітряного простору держави за її згодою іноземними державами, фізичними та юридичними особами (користувачами).

Не викликає сумніву, що галузі національного права України з часів здобуття національної незалежності перебувають у постійній динаміці. Отже, у сучасній теорії повітряне право в широкому розумінні розглядається як сукупність норм, що регулюють відносини, які виникають у зв'язку з використанням повітряного простору.

Використання повітряного простору України в рамках правового регулювання передбачає такий вид діяльності, в процесі якої відбувається переміщення у повітряному просторі повітряних суден, ракет та інших матеріальних об'єктів. Користувачами повітряного простору визнаються громадяни та юридичні особи, що наділені у встановленому порядку правом на здійснення діяльності щодо використання повітряного простору.

У розрізі розуміння використання повітряного простору задля задоволення потреби з переміщення з точки «А» в точку «Б», слід звернути увагу, на ті органи центральної виконавчої влади, що безпосередньо задіяні у формуванні державної політики у сфері цивільної авіації.

Пунктом 5 ст. 4 Повітряного кодексу України передбачено, що державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень, зокрема: - центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту; - центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (далі - уповноважений орган з питань цивільної авіації).

Як визначено в пункті 5 ст.4 Повітряного кодексу, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання відповідно до статті 11 цього Кодексу.

Відповідно до ст. 5 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

Тобто законодавець визначив два окремих державних органи, які здійснюють державне регулювання у сфері цивільної авіації із різними повноваженнями [20].

Як слідує із ст.6 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики в певній сфері є міністерство [21].

У відповідності із вищезазначеним що Міністерство інфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту. Таким чином, «центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту» є Міністерство інфраструктури.

Як передбачено ст.16 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади»[21], для виконання окремих функції з реалізації державної політики утворюються центральні органи виконавчої влади як служби, агентства,

Тож з наведеного вище вбачається:

- «Міжнародний або Глобальний» рівень регулювання, який полягає в укладанні різних видів міждержавних угод,
- «Регіональний рівень», що прямо пов'язаний з географічним розташуванням нашої держави, тобто імплементація Регламентів Європейського Парламенту,
- «Зовнішній», що полягає у створенні нормативно-правових актів, що регулюють відносини з авіаперевезень, а саме – Повітряний кодекс України, окрім того затвердження положення про органи дозвільного регулювання, такі як Державія служба та регламент її діяльності.

- «Внутрішній» уособлює раніше висунуті та законодавчо закріплені вимоги не лише державного а й світовою спільнотою – порядку здійснення авіаційних перевезень – правила авіакомпаній.

Розгалужена система норм господарського права, його спеціального інституту – інвестування регулюється численними нормативними актами, так само як і повітряні перевезення, багаторівневість дозволяє нам констатувати, що поєднання таких норм і є «гібридизація» тобто виокремлення особливого виду відносин що виникають в процесі здійснення повітряних перевезень та інвестування в цю сферу господарської діяльності, в загальному розумінні відбувається систематизація законодавства, тобто його вдосконалення.

Таке законодавче унормування господарської діяльності авіаперевезень уявляється доцільним здійснювати у вигляді кодифікації, з тим. Щоб не створювати множинності джерел законодавчого врегулювання, мати єдине джерело унормування державного регулювання в цій сфері, а також для забезпечення балансу приватних і публічних інтересів в межах єдиного господарсько-правового механізму у єдиному комплексному нормативно-правовому акті, що об'єднає інвестиційні процеси, вкладення капіталу та авіаційні перевезення.

1.3 Повітряні перевезення як спосіб післявоєнного відновлення економіки держави

Виникнення військового конфлікту на території України, що перейшов у повномасштабне вторгнення, виявилось визначальним фактором для радикальних змін у її економіці як в цілому, так і в окремих сферах. Активні воєнні дії не лише викликали втручання в виробничі процеси, але й повністю призвели до їх зупинення, що стосується і галузі авіаційних перевезень. Країна, яка є діючим членом угоди "Єдине небо", була змушена припинити авіаційні зв'язки через високий ризик незаконного втручання.

Актуалізації та відновлення повітряних перевезень в першу чергу ставлять на меті формування відповідної політики держави у різних сферах, таких як економічна політика держави, господарсько-правова та інвестиційна, а також не менш важлива – господарсько-торговельна політика.

Економічна та правова політика держави засновуються на різних нормативно-правових актах, таких як Конституція України, закони та правозастосовна практика, що на сьогодні диктують підтримку суб'єктів господарювання. Створення та проведення державою чіткої політики в різних соціальних сферах поступово підкріплюється законодавчим закріпленням. Для висловлення тлумачення «державної політики» можна використати принаймні дві ситуації.

По-перше, як інформаційний продукт, який містить специфічне поняття державного управління в спеціалізованих зв'язках з громадськістю. Необхідна форма та відповідність заданим стандартам якості та правилам організації контенту є передумовами функціонування інформаційного продукту як відносно стандартизованого інструменту управління.

Враховуючи широкий спектр діяльності держави, яка має бути інтегрована у створення, практичну реалізацію та управлінський вплив інформаційного продукту, важливо визнати, що формування та координація державної політики створює окремий тип управлінських відносин. Особливо актуальним є процес формування ідей, визначення доктрин, тактик державної діяльності та їх реалізація в рамках встановленого апаратного контролю та контролю реалізації. Зрештою, реалізація державної політики здійснюється державними органами, які мають власну владну компетенцію та регулюється в адміністративній, господарській, фінансовій та інших сферах права та законодавства.

Як справедливо зазначає у своїй статті Д.В. Задихайло «...порядок формування економічної політики держави, її система, якість виконання відповідних документів, підстави їх скасування та модернізації, відповідальність за порушення встановленого порядку формування та реалізації їх положень мають отримати власний законодавчо забезпечений механізм.

Економічна політика держави може бути визначена як форма реалізації державою власної суверенної економічної влади та відповідних функцій, що організаційно інституціалізована як особливий тип та процес діяльності, який за своїм механізмом складається з формування та здійснення офіційно затвердженого алгоритму застосування правових засобів державного впливу на зміст, структуру та динаміку внутрішньо- та зовнішньоекономічних відносин, на макроекономічні властивості ринкової рівноваги, шляхом відповідної корекції змісту правового господарського порядку, з метою досягнення програмно визначених кількісних та якісних властивостей функціонування національної економічної системи, забезпечення економічного народовладдя та суверенітету України» [22 с.214-221].

Окремо слід зазначити, що законодавче закріплення феномену «правова політика» в ст. 20 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» здійснене в межах вузького розуміння, оскільки проведення державної правової політики в названому Законі сфокусовано навколо захисту прав і свобод людини від протиправних посягань, охорони громадського порядку, забезпечення виконання судових рішень, забезпечення фінансування утримання судів, матеріально-технічного забезпечення діяльності правоохоронних органів тощо. Такий підхід фатально знижує надзвичайно високий інструментальний потенціал категорії «правова політика» і до того ж фактично виводить за дужки такі її різновиди, як господарсько-правова, фінансова та податково-правова, еколого-правова, значну частину цивільно-правової, адміністративно-правової та інших.

Практичне використання категорії «правова політика» в однопорядковому форматі з категоріями «економічна політика», «соціальна політика», «науково-технічна політика» тощо абсолютно невиправдане з мотивів ігнорування надзвичайно потужного й універсального інструментального потенціалу права, можливостей законодавчих засобів регулювання усього кола суспільних відносин. В інструментальному сенсі правова політика опосередковує значну частину усіх видів політики держави, що реалізуються саме у форматі правовідносин, і де правовідносини виступають їх об'єктом. Положення економічної політики держави мають бути обов'язково трансформовані в засоби її господарсько-правової

політики. Це є необхідною умовою ефективності модернізації господарського законодавства і самих відносин господарювання, а отже, і ефективності функціонування національної економіки.»

Консолідація інтересів основних суб'єктів господарювання є найважливішим аспектом забезпечення суспільно-економічного порядку, що зумовлює необхідність суспільно-правового узгодження основних положень Національної концепції економічного розвитку України. Сучасний рівень загострення соціально-економічних проблем в Україні та за її межами ставить перед проблемою встановлення змістовних зв'язків між основними економічними поняттями та такими категоріями, як конституційний економічний лад, правова політика, економічна влада, політична система та «забезпечення економічного народовладдя в державі».

Керуючись пропозицією Д.В. Задихайла, можемо визначити що економічна політика це явище комплексне, що по суті становить собою об'єднання багатьох аспектів «існування» держави. Відтак одним із видів господарсько-правової та економічної політики є політика інвестиційна. Щоправда на сьогодні інвестиційна політика так і не отримала конкретного теоретичного визначення та в науковій літературі досі точаться дискусії. Найбільш наближеним визначенням є ««Інвестиційна політика держави являє собою частину загальної фінансової стратегії, яка полягає у виборі і реалізації найбільш ефективних форм реальних і фінансових його інвестицій з метою забезпечення високих темпів його розвитку і розширення економічного потенціалу господарської діяльності», запропонована І. Бланком.

Саме це визначення точно відображає значення та суть інвестиційної політики для країни. В той самий час у визначенні є деякі неточності. Окрім того, що державна інвестиційна політика є частиною фінансової стратегії, вона також є важливим елементом нашої соціальної стратегії. А також державна інвестиційна політика — це безперервний процес управління інвестиційною діяльністю, спрямований не лише на вибір та реалізацію найефективніших форм інвестування, а й на забезпечення тиражування всього інвестиційного процесу. Разом з тим

державна інвестиційна політика спрямована на оптимізацію різноманітних економічних інтересів у створенні та використанні ресурсів.

Інновації та впровадження інноваційної діяльності є фундаментальними для сучасного економічного зростання, як свідчить світова практика. Особливу увагу слід приділити інвестиційній політиці щодо інноваційних та динамічних суб'єктів господарювання.

Так, у своїй статті Врублевська-Місюна К.М акцентує значну увагу на особливому виді державної політики – в галузі інноваційного інвестування. Господарсько-правова політика держави в сфері інноваційного інвестування відіграє важливу роль у підвищенні ефективності використання виробничих ресурсів, праці тощо. Ця політика виступає як дієвий інструмент для забезпечення подальшого розвитку відносин, пов'язаних з створенням, передачею у користування, безпосереднім використанням інноваційних продуктів, що в свою чергу сприяє забезпеченню ефективного використання ресурсів, розвитку новітніх технологій та підтримці інноваційно-орієнтованих підприємств.

На розвиток держави впливають два вирішальні фактори: державна інноваційна політика та державна інвестиційна політика, які можуть співпрацювати для досягнення спільної мети, але з різними акцентами та цілями. Державна інноваційна політика спрямована на стимулювання та сприяння інноваційним процесам, науковим дослідженням, створенню нових технологій, продуктів і послуг. Політика може передбачати такі ініціативи, як надання грантів дослідникам, створення інноваційних центрів та інші заходи. Державна інвестиційна політика спрямована на залучення та винагороду за інвестиції в різні сектори економіки. Фінансові стимули, податкові пільги та інші заходи можуть бути реалізовані для залучення інвесторів і сприяння розвитку різних секторів. Водночас інвестиційно-інноваційне законодавство потребує подальшого вдосконалення. Одним із першочергових завдань у цьому контексті є визначення завдань економічної та правової політики держави в рамках інноваційного інвестування[23 с.266-271].

Можемо зробити висновок про те, що економічні та правові зобов'язання держави полягають у наступному. Спочатку створення та імплементація законодавства про інноваційне інвестування, що охоплює створення належної правової бази для стимулювання нових форм інвестування. Це передбачає: визначення правових форм і заходів, які заохочують впровадження інноваційних продуктів, що включає прямий нагляд і створення необхідних правових структур. Податкові пільги, фінансова допомога, гарантії та інші пільги надаються інвесторам в інноваційному секторі, в той час як обмеження встановлюються на кількість і тип правових норм, які посилюють і завершують правову систему. Створення додаткових нормативних актів, інструкцій та інших заходів може передбачати визначення передумов, термінів, умов або процедур впровадження інноваційних інвестиційних стратегій. Крім того, вкрай важливо забезпечити приведення цих нормативно-правових актів у відповідність із чинною нормативною базою щодо господарської діяльності.

Нині державна політика у сфері торгівлі визначається широким спектром законодавчих заходів. У сфері господарювання стаття 5 Господарського кодексу створює певну конституційну основу українського правопорядку[24]. Відповідно до конституційної вимоги про відповідальність держави перед громадянами за свої дії правовий економічний лад України будується на оптимальному поєднанні ринкового саморегулювання економічних відносин і макроекономічних процесів, що визначається її суверенним статусом у демократичному суспільстві.

Як наголошує Крупа Л.В. у своїй статті, «В законодавстві немає визначення господарсько-торговельної політики України, однак стаття 9 ГК України містить норму, що регулює форми реалізації державою економічної політики, згідно з якою у сфері господарювання держава здійснює довгострокову (стратегічну) і поточну (тактичну) економічну й соціальну політику, спрямовану на реалізацію та оптимальне узгодження інтересів суб'єктів господарювання і споживачів, різних суспільних верств і населення загалом.

Безумовно, відслідковується зв'язок між державною господарсько-торговельною політикою і загальними принципами господарювання. Серед них ГК України виділяє такі:

- забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання;
- свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом;
- вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України;
- обмеження державного регулювання економічних процесів у зв'язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємстві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства й держави;
- захист національного товаровиробника;
- заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини.

Поняття «економічної стратегії» як курсу економічної політики, обраного державою та спрямованого на вирішення довгострокових проблем, таких як економічні, соціальні, культурні та інші заходи, вважається прогресивним і відповідає цілям збереження потенціалу економіки та національне процвітання [25 с71-76].

Правова торговельна політика ґрунтується на правовій доктрині, окремих положеннях господарського законодавства та нормативно-правових актах цільового призначення, у тому числі державних програмах розвитку внутрішньої та міжнародної торгівлі.

У своєму рішенні про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року Кабінет Міністрів України визначив цілі економічного розвитку України, зокрема міжнародної економічної політики та торгівлі [26]. Положення визначають стратегічні цілі та бачення, а також вивчають зовнішньоекономічні тенденції, які впливають на міжнародну торгівлю. Підкреслимо, що регуляторний захід перешкоджає внутрішнім торговельним

відносинам та плану їх розвитку, що потенційно могло б збільшити виробництво національного продукту та підвищити якість задоволення споживчих потреб.

При плануванні та прогнозуванні економічного зростання необхідно керуватися стандартами економічної безпеки держави, спрямованими на захист економіки країни від зовнішнього впливу та потенційних загроз. Щоб забезпечити функціонування внутрішнього та зовнішнього ринків відповідно до принципів свободи підприємництва та справжньої національної безпеки, безпека торгівлі має важливе значення для загального захисту економічного зростання. Це передбачає збереження необхідних ресурсів для виробництва товарів без надмірного використання праці, інтелектуальної власності, фінансових ресурсів або природних ресурсів.

З огляду повномасштабне вторгнення, що суттєво вплинуло на процеси ведення бізнесу, стрімке зростання інформаційно-комунікаційних технологій у світовій економіці, ділової активності в Інтернеті змушує всіх учасників бізнесу приділяти значну увагу електронній комерції. Багато наукових і освітніх джерел про еволюцію інформаційної ери, впровадження електронної комерції та інші суміжні теми вимагають наукових визначень для точного розуміння конкретних об'єктивних процесів і відповідних методів правоохоронної діяльності. У масиві проаналізованих нами джерел терміни «електронний бізнес», «електронна комерція» та «електронна торгівля» використовуються як синоніми.

Так одне з перших визначень «електронної торгівлі», запропоноване В. Звасом: «електронна торгівля – це розподіл ділової інформації, відносин оточення бізнесу і проведення ділових угод за допомогою телекомунікаційних мереж. У сьогоdnішньому бізнес-оточенні оперативні кордони між фірмами стали проникними, оскільки ці кордони стали заважати підприємництву і розділяти міжфірмові та внутрішньофірмові ділові процеси. Тому електронна комерція тут включає відносини купівлі продажу й угоди між компаніями, а також загальні процеси, які підтримують торгівлю в межах окремих фірм».

Будь-яка інформація у формі повідомлень даних, яка використовується в комерційних відносинах, підпадає під визначення «торгівельної діяльності» згідно

з Типовим законом ЮНСІТРАЛІ про електронну торгівлю. Норми правовідносин включають торговельні угоди, дистриб'юторські угоди та агентські угоди, які надають товари, послуги, факторинг, лізинг, будівництво промислових об'єктів, консалтингові послуги (включаючи інжиніринг), купівлю-продаж ліцензій, інвестиції, фінансування, банківські послуги/страхування, страхування, угоди про експлуатацію або спільні підприємства, а також перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом[28]. У Типовому законі «електронна комерція» не містить прямого визначення змісту. Скоріше його ключовою характеристикою є те, що він включає запрограмовані повідомлення, які запрограмовані комп'ютером і відрізняються від традиційних паперових документів.

Система електронної торгівлі та економічна діяльність включають додаткові дії, які допомагають у створенні прибутку, такі як збільшення попиту на товари та послуги, автоматизація адміністративних завдань продажів, надання післяпродажної підтримки, обслуговування клієнтів та покращення обміну інформацією. Такий підхід прямо показує залежність впливу господарсько-торговельної політики на економіку країни в цілому, адже електронна комерція на сьогодні забезпечує потреби бізнесу.

Для забезпечення ефективного функціонування національна економіка повинна гнучко та адекватно реагувати на проблеми, що виникають на кожному етапі її розвитку. Сучасні умови характеризуються викликами, пов'язаними з динамічним технологічним прогресом, посиленням конкуренції на глобальних ринках, необхідністю задоволення зростаючих суспільних потреб, новими методами забезпечення компонентів сталого розвитку та жорсткішими вимогами національних інтересів для підтримки балансу між новими можливостями та загрози під час швидкого поширення кризових країн.

Транспортна галузь є надзвичайно важливою для соціально-економічного розвитку суспільства, оскільки вона відповідає за організацію внутрішніх, експортних-імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Крім того, транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та має важливе значення для обороноздатності країни. Подекуди транспортна галузь

виступає основним індикатором рівня соціально-економічного розвитку держави, враховуючи принципи екологічності. Це проявляється у здатності забезпечувати високий рівень життя населення, сприяти створенню сприятливого середовища для економічного зростання та розвитку підприємницької діяльності, а також у важливості збереження навколишнього середовища.

Не дивлячись на розгалужену систему економічної політики держави, на сьогодні ст. 10 Господарського кодексу України не виокремлює транспортну політику, частину якої становлять повітряні перевезення.

В свою чергу Закон України «Про транспорт», визначає Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

Згідно статті 32 Закону України «Про транспорт», до складу авіаційного транспорту, входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [29].

Визначальним для авіаційного транспорту є Повітряний кодекс України, сфера дії якого (стаття 3) поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України.

Президент України та Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України відповідно до Конституції та законів України, а державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень:

- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту;

- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації;
- національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання.

Згідно статті 7 Повітряного кодексу України уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України, яке регулює питання державної авіації в частині реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, підтримання льотної придатності державних повітряних суден, допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів, охорони повітряних суден, виконання та забезпечення польотів, пошуку та рятування, випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації, та здійснює нормативно-правове регулювання зазначених питань за погодженням із заінтересованими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна.

До суб'єктів державної політики розвитку авіаційного транспорту, на нашу думку, і у відповідності із Повітряним кодексом України, доцільно віднести:

- авіаційні перевізники (авіаперевізники) – суб'єкти господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом;
- суб'єкти авіаційної діяльності - фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;

- суб'єкти наземного обслуговування - суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування [20].

До об'єктів державної політики розвитку авіаційного транспорту, на нашу думку, і у відповідності із Повітряним кодексом України, доцільно також віднести об'єкти авіаційної діяльності – повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності.

Повітряний кодекс України встановлює правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. зазначається, що транспортна галузь має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [29].

Державне регулювання в галузі повітряного транспорту охоплює формування державної політики та стратегії розвитку, визначення завдань, функцій та умов діяльності в авіаційній сфері, а також застосування заходів безпеки авіації. Це також включає прийняття загальнообов'язкових авіаційних правил України, здійснення державного контролю за їх виконанням та встановлення відповідальності за порушення.

Державна політика у сфері повітряного транспорту є сукупністю цілей, завдань, пріоритетів, принципів, стратегічних програм і планових заходів, розроблених і реалізованих органами державної влади. Вона дозволяє державі досягти поставлених цілей в авіаційній галузі, використовуючи різні методи та засоби впливу.

Особливості цієї державної політики полягають у її тісному зв'язку як з зовнішньополітичними, так і з внутрішньодержавними процесами, а також в значущому впливі на розвиток соціально-економічних відносин. Вона забезпечується системою органів державного управління та вимагає постійного контролю та корегування.

Важливо відзначити, що формування державної політики та стратегії розвитку повітряного транспорту в Україні залишається недорозвиненим, в контексті господарсько правового регулювання, адже не дивлячись на законодавче забезпечення та регулювання з боку Державіаслужби та інших органів виконавчої влади, елемент виконання діяльності суб'єктами господарювання зовсім не розглядається. В даний момент в країні відсутній узагальнений та системний законодавчий акт, який би закріплював основоположні засади державного регулювання авіації загалом та системи державного управління повітряним транспортом зокрема [69 с. 115-118].

Для розуміння тенденцій сучасного післявоєнного відновлення економіки держави необхідно зробити ретроспективний аналіз як деяких збройних конфліктів та війн. Як зазначає С. Іванов у ХХ ст. крім двох світових воєн сталося понад 350 локальних воєн і воєнних конфліктів. Якщо до Першої світової війни зафіксовано всього 36 локальних воєн і воєнних конфліктів, то в період між світовими війнами їх налічувалося 80, а після Другої світової війни – більш як 250. Після 1945 р. у воєнних діях брали участь понад 12 млн. військовослужбовців майже із 100 країн світу, а кількість загиблих перевищила 35 млн. осіб (у роки Першої світової війни загинуло 10 млн. осіб, Другої світової – 54 млн).

З економічної точки зору відмінність між війною і збройним конфліктом полягає в наступному: економічні зрушення і втрати відбулися в різних масштабах. Так, війна призводить до якісної зміни стану суспільства, тому що державні інститути починають виконувати певні функції, викликані війною. В результаті життя суспільства в цілому і економіки зокрема перебудовується для перемоги над ворогом. Політичні цілі під час збройного конфлікту більш обмежені, ніж під час війни. Отже, збройний конфлікт між державами і групами всередині держав

(такими, як повстанці) вважається громадянською війною, а не війною відповідно до міжнародного права [30 с.85-89].

Тож слушним буде визначити шлях відновлення економіки після Палестино-ізраїльського конфлікту та Боснійської війни, або Війни в Боснії і Герцеговини.

Шлях післявоєнної відбудови Боснії і Герцеговини – це той випадок, коли міжнародні сили зробили більше для відновлення державного суверенітету та здійснення відбудови, ніж національний уряд. Дейтонська угода – договір, ініційований міжнародним співтовариством, який штучно «зшив» етнічно поділену країну. Ключовою проблемою договору була його top-down стратегія, коли ініціативі ззовні надавався пріоритет над ініціативою національних суб'єктів. Навіть значна міжнародна фінансова допомога не зробила з Боснії і Герцеговини реальної демократії із перспективною економікою. Повоєнна відбудова Боснії і Герцеговини – це хороший приклад того, що гроші не вирішують всіх проблем [31].

Поділ країни загострився ще більше, особливо після Дейтонського перемир'я в 1995 році. В результаті поділу держави на два автономних утворення, Федерацію Боснії та Герцеговини та Республіку Сербську, національні зусилля щодо відновлення та реконструкції після війни були дезорганізовані через мінімальний або відсутній вплив на державні органи.

Очевидно, що кількість зусиль, спрямованих на національну відбудову після війни, була обмеженою та залежала від варіацій. Політичні проблеми в Боснії та Герцеговині були причиною сумнівного успіху післявоєнної реконструкції. Інституції державного рівня, які базувалися на етнічному представництві, не досягли ефективного розподілу влади.

Замість позитивного консенсусу щодо співпраці для відновлення держави був прийнятий принцип «розділяй і володарюй», а тому незважаючи на зусилля, президент та парламент не змогли функціонувати через етнічні відмінності. Відсутність необхідних рішень призвела до руйнування держави. Це завдало шкоди економіці. З 1995 року ані парламент Боснії та Герцеговини, ані парламенти окремих утворень не прийняли законів, які б регламентували процес післявоєнного відновлення. Замість того, щоб вжити заходів, національні інституції були

активними. Влада користувалася будь-якою вимогою міжнародних донорів створити спеціальний орган або вжити судових заходів.

Після війни та її руйнівних наслідків Боснію і Герцеговину було відновлено за допомогою західноєвропейських держав (переважно Німеччини, Великої Британії та Франції). Країни-донори, Світовий банк і Європейський банк реконструкції та розвитку, USAID та різні філантропічні заходи надавали кошти для міжнародної допомоги. Міжнародне співтовариство виділило 9 мільярдів доларів США на післявоєнну відбудову Боснії та Герцеговини в 1996–2005 роках.

Оперативна група з реконструкції та повернення діє в Боснії з 1997 року та працювала з міжнародними організаціями для організації процесу реконструкції в країні. Специфіка діяльності Групи вимагала, щоб муніципалітети, які дотримувалися положень Дейтонської угоди щодо біженців і отримували допомогу на реконструкцію, не отримували допомоги у випадках, коли місцеві політики виступали проти цього.

Вступ Світового банку в Боснію ґрунтувався на операційній політиці, яка виключає цілі інституційної розбудови та конкретно визначена як після стихійного лиха. У своїх наступних звітах Банк визнав, що йому не вдалося досягти значних економічних результатів, приділяючи пріоритет економічному відновленню та нехтуючи критичною необхідністю політичних змін. Інвестиції ЄБРР у реконструкцію інфраструктури були значними: 101 мільйон євро було витрачено на будівництво нових колій, реконструкцію тунелю та встановлення системи сигналізації.

Ініціатива США “Підтримка східноєвропейської демократії” (ПСД) (англ. - Support for East European Democracy). Сполучені Штати витратили близько 4 мільярдів доларів на фінансування реконструкції з 1996 по 1999 роки. PSD забезпечила 25% економічного зростання в Боснії та Герцеговині під час фінансування цієї ініціативи. Зростання Федерації з часом стало нерівномірним, в результаті чого вона випередила Сербську Республіку.

У перші два роки після війни допомога Сербській Республіці не надавалася через те, що в її уряді все ще перебували воєнні злочинці. Значна допомога була надана лише в 1998 році після виборів нового уряду.

Слід зазначити, що післявоєнна реконструкція фізичних об'єктів у Боснії та Герцеговині пройшла досить успішно. До 1999 року третину житла було відремонтовано, більшість інфраструктури міста повернуто до довоєнного стану в рамках виконання частини робіт у програмі реконструкції. Будинки, школи та системи водопостачання були відновлені разом з дорогами, телекомунікаціями та електроенергією на 80% станом на 2000 рік.

Загальний ефект підтримки Світового банку вважається добрим. На цей рейтинг вплинула фізична реконструкція до 2000 року. Інституційний розвиток вважається помірним у надзвичайно складних обставинах. Фізична реконструкція досягла вражаючих результатів, але економічні реформи та перехід до ринкової економіки не принесли значних покращень зусиллям і ресурсам, витраченим міжнародним співтовариством.

Після періоду реконструкції, коли основним двигуном розвитку була допомога, темпи економічного зростання значно знизилися, за оцінками, середній темп зростання ВВП становив 4,7% у 2000-2003 роках. Проте показники ВВП і ВВП на душу населення були значно нижчими за довоєнні. У Федерації приблизно половина робочої сили була безробітною, тоді як у Сербській Республіці лише 70 відсотків.

Іноземні донори не завжди ставили пріоритетом створення самодостатнього конституційного ладу. Конституційна структура Дейтонської угоди була фрагментованою та не мала сильної центральної влади. Присутність потужних місцевих правлячих еліт у Боснії до війни була необхідною для підтримки слабкої централізованої держави. Нещодавно міжнародна спільнота переключила свою увагу на створення внутрішніх інституцій, які дозволять Боснії стати життєздатною державою. Відсутність управління в боснійській державі є значною перешкодою для просування мирного процесу, що призводить до економічної та соціальної нестабільності.

У центрі уваги реконструкції має бути стратегія, а не просто ситуаційне мислення. Починаючи з 2000 року, Боснії та Герцеговини явно переслідує вдосконалення державного управління як додаткову мету. Було неправильно визначено пріоритети, що спричинило проблеми з відбудовою Боснії та Герцеговини.

Спочатку Світовий банк виділив кошти на відновлення економіки, але згодом вони зосередилися на зміцненні державного режиму після непереконливих довгострокових позитивних результатів. Післявоєнна відбудова потребувала комплексного підходу, який дозволить встановити логічні зв'язки між відновленням територій та їх впливом на політичну, економічну та соціальну сфери держави. Реконструкцію не можна розглядати як суто технічну проблему для покращення умов життя, а радше як вплив на різні галузі промисловості в довгостроковій перспективі.

У політичних, економічних і соціальних питаннях країною має керувати обмежена глобальна влада. Крім того, Хорватія, ще одна балканська нація, яка постраждала від війни 90-х років, мала унікальну мету відбудувати свою батьківщину. Зокрема, це проявилось у прийнятті нормативно-правових актів, які були актуальними невдовзі після закінчення бойових дій. Це дало хорватам можливість контролювати іноземну допомогу та спрямовувати її на пріоритети держави. У той час як Хорватія отримала найбільшу суму міжнародної допомоги на реконструкцію, Боснії та Герцеговини значною мірою підтримали міжнародні донори.

Ізраїль є яскравим прикладом швидкого зростання новонароджених держав, які утворилися після війни. На перший погляд, швидкі темпи зростання Ізраїлю з 1948 року є парадоксальними через його несприятливі геополітичні умови, недружні сусідні країни та постійну загрозу війни, які вимагають від нього значних інвестицій у озброєння та оборону. Незважаючи на те, що Ізраїль є одним із найбільших одержувачів фінансової допомоги від США, він не повністю залежить від жодного донора.

Створення державності Ізраїль у 1948 році ознаменувало початок того, що згодом було відомо як Перша арабо-ізраїльська війна (1948-1949). Разом із фінансуванням цього конфлікту виникли проблеми не лише з прийомом мігрантів і забезпеченням людей найнеобхіднішим. Паралельно в Ізраїлі створювалися початкові державні організації. Після угоди про припинення вогню 1949 року Ізраїль запровадив «політику жорсткої економії», яка передбачала різке скорочення витрат і суворе державне регулювання основних витрат. За цей час населення Ізраїлю подвоїлося через прибуття понад 345 000 мігрантів у 1951 році. У 1952 році було запроваджено нову економічну політику під назвою «Нова економічна політика» (НЕП), яка передбачала пом'якшення контролю за цінами та поступове скорочення фінансових і скорочення грошової маси. НЕП спричинив стагнацію ізраїльської економіки. Зростання ВВП на душу населення становило 0,1% у 1951 році, тоді як інфляція становила 58% проти 14% у попередньому році. У той час як безробіття зменшилося більш ніж на 5%, частка експорту у ВВП зростає [32] [33].

Для визначення стратегії відновлення економічного потенціалу, а як наслідок - інвестування в галузь повітряних перевезень необхідно розуміти поняття "післявоєнного відновлення економіки". Загальною ідеєю є те, що післявоєнне відновлення економіки держави є процесом відновлення виробництва, інфраструктури, соціальних служб та інших аспектів життєдіяльності після знищення та наслідків збройного конфлікту.

З 1950-х років фінансова підтримка Сполучених Штатів зростає». Економіка Ізраїлю зіткнулася з труднощами в досягненні зростання не тільки через тягар військових операцій, які довелося покрити. Як наслідок, у 1952 році ВВП на душу населення становив лише 26% ВВП США, а ізраїльський експорт ґрунтувався на сировині, такій як алмази та товари легкої промисловості. [34] У той час було пізно ні створювати технології, ні виробляти товари з високою додатковою вартістю».

Вливання капіталу мало два основні формати: надання з боку США грантів та кредитів, а також продаж облігацій держави Ізраїль за кордоном (також здебільшого в США). При цьому, у 1952 році було підписано Угоду про репарації між Німеччиною та Ізраїлем, що також збільшило прибутки в ізраїльський бюджет.

Інфографіка звіту Middle East Report за 1990 рік, автором якої є Марта Венгер, описує ключові сфери фінансової допомоги США та їхній вплив на американських платників податків.

Однак, деякі дослідники вважають, що відносна економічна стабільність Ізраїлю при його несприятливих геополітичних умовах та активне зростання у 50-60-х роках минулого століття пов'язане не тільки з масштабним вливанням іноземних коштів. Анна-Маріель Зімерман у своїй книзі “US Aid to Israel: Developmental Bargain”[35] вказує на те, що виміряти реальний вплив фінансової допомоги США на різні аспекти економіки Ізраїлю дуже складно.

Економічна політика Ізраїлю зазнала значних змін у період американської допомоги, що призвело до прискорення економіки держави. Він зазначає, що зростання влади та позитивні соціальні ефекти відбулися одночасно з допомогою Сполучених Штатів, але нерозподільна економічна політика Ізраїлю дозволила продовжувати зростання. Трансферти та позики зі США сприяли, але не стимулювали зростання.

Економічна політика Ізраїлю після 1948 року оберталася навколо інвестування коштів допомоги США у значні інфраструктурні проекти, які принесуть прибуток нації. Гроші в основному спрямовувалися на державні компанії та проекти, ініційовані державою, що варто відзначити. У зв'язку зі зростанням інфраструктурної та технологічної галузі важливо пам'ятати, що спочатку ці проекти не були типовими науково-дослідними ініціативами. Серед промислово розвинутих економік витрати на були одними з найнижчих – лише 1% ВВП у 1965 році.

Розвиток військових технологій був основною рушійною силою інновацій, які з'являться в майбутньому. Державна компанія Israel Aircraft Industries відповідала за розробку першого ізраїльського комп'ютера в 1950-х роках. З появою приватних компаній сфера військових технологій пережила стрімке зростання. Щоб мати можливість продавати дорожчі товари на світовому ринку, Ізраїлю довелося відновити свою економіку, яка спочатку підтримувалася за рахунок експорту сировини. Ця стратегія не тільки впливає на економічний

розвиток, але й підвищує репутацію та авторитет держави в межах її юрисдикції. Післявоєнний сценарій в Україні може включати це також [36].

Термін "післявоєнне відновлення" або "постконфліктне відновлення", який часто використовується в науковій літературі, застосовується в країнах і регіонах, що пережили військові операції. Це визначається як набір заходів та інструментів, спрямованих на політичне, економічне, інфраструктурне і соціальне відновлення суспільства. Підходи до післявоєнної реконструкції є "об'єктом конструювання", і тому важливо розглядати їх як конкретний підхід, напрям або набір засобів для досягнення поліпшення і розвитку.

Два ключові аспекти враховуються при розробці політики відновлення. По-перше, мало існує успішних прикладів реконструкцій, які можна використовувати як еталон. План Маршалла для Європи, відновлення Японії після Другої світової війни, а також інші приклади служать лише обмеженим зразком. По-друге, важко визначити "ідеальні" заходи, оскільки стратегії, що використовуються в інших країнах, необов'язково підходять для України. Важливо вивчати досвід і стратегії інших країн, але уникаючи автоматичного застосування їх власному плану післявоєнного відновлення.

Як справедливо зазначає С. Іванов « Відновлення економіки має відбуватися на основі розробки спеціальних програм з "реанімації" господарської діяльності країни, спрямування всіх зусиль на відновлення сфери промисловості та сільського господарства. Відновлення економіки після збройного конфлікту так само вимагає розробки заходів, необхідних для відродження і подальшого розвитку економіки конкретного регіону, повернення населення та забезпечення гідних умов його існування, вирішення породжених конфліктом різноманітних соціальних проблем, відновлення інфраструктури та її інтеграції з іншими регіонами країни, розробки механізму забезпечення джерел відновлення» [30, с. 75-89]/

У своїй науковій статті Хмарська І., Кучерява К., Клімова І, визначають, що у разі дотримання Україною шляху розвитку подій із врахуванням та зниженням безпекових ризиків « ... можливим буде отримати такі результати 2023–2025 рр.: – зупинка падіння виробництва товарів та послуг, нарощування обсягів виробництва

товарів (передусім переробної промисловості) та послуг, побудова нових інноваційних підприємств, збільшення наукоємності виробництва; відбудова, модернізація повністю або частково зруйнованих виробничих/інфраструктурних потужностей; відновлення розірваних ланцюгів постачання продукції, розширення пропускної спроможності логістики; збереження контролю над інфляційними процесами; – прозорість та відкритість процесу здійснення закупівель за кошти донорів у проєктах з відновлення; спрощені, більш прозорі механізми регуляторного середовища та, як наслідок, ріст іноземних інвестицій» [37].

Окрім того, деякі тенденції до на шляху до відновлення визначає і Національний банк України (далі - НБУ), в оновленому прогнозі НБУ містяться припущення, що ризик безпеки значно знизиться з середини 2024 року. Це дозволить повністю відновити роботу Чорноморського порту. Очікується також, що суттєва міжнародна фінансова допомога продовжить надходити [38].

Слід зазначити, що жодні із сьогодні запропонованих науковцями або державними органами шляхів відновлення економіки, або окремих її сегментів не передбачають поновлення авіаційних перевезень через високі ризики актів незаконного втручання.

Авіаційна промисловість відіграє важливу роль у процесі відновлення після військових конфліктів та інших криз. Її роль і значення можна розглядати в декількох важливих аспектах:

Транспорт і зв'язок:

- Повітряний транспорт забезпечує швидке і ефективне транспортування товарів і пасажирів. Це може бути важливим для надання гуманітарної допомоги, медикаментів, продуктів харчування та інших ресурсів, необхідних для відновлення.
- Авіаційний сектор забезпечить широкий доступ до різних регіонів, зближуючи віддалені райони, полегшуючи пересування населення і граючи важливу роль у відновленні соціально-економічної діяльності.

Туризм і бізнес:

- Авіаційна промисловість є ключем до розвитку туризму та ділових поїздок і може сприяти відновленню економіки. Залучення туристів і бізнесменів створює робочі місця і стимулює інвестиції.

Відновлення інфраструктури:

- Реконструкція авіаційної інфраструктури, такої як аеропорти та наземні служби, може вимагати значних інвестицій. Це сприяє розвитку будівництва та створенню робочих місць.

Міжнародне співробітництво:

- Галузь повітряного транспорту підтримує міжнародне співробітництво декомунізації та торгівлі, що може сприяти розвитку дипломатичних та економічних відносин між країнами.

Зв'язок з іншими секторами:

- Повітряний транспорт важливий для підтримки зв'язку між різними секторами економіки, такими як торгівля, виробництво та наука.

На сьогодні Національною радою з відновлення України від наслідків війни визначено подібний підхід до проблем та можливі шляхи їх вирішення шляхом пропозицій, викладених у проєкті Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» [40].

До сфери управління Мінінфраструктури входять ДП «Украерорух», ДП «МА «Бориспіль» та ДП «МА «Львів», з яких ДП «Украерорух» та ДП «МА «Бориспіль» зазнало збитків, завданих внаслідок знищення та пошкодження державного майна (інфраструктурні об'єкти, устаткування та автотранспорт) під час здійснення військової агресії російської федерації проти України, а також непрямих збитків через зупинку авіасполучень, падіння доходів суб'єктів авіагалузі, які, в свою чергу, перестали сплачувати податки та збори.

Загалом з 19 діючих цивільних аеропортів зруйновано аеродромні комплекси (злітно-посадкові смуги, будівлі, споруди) у 12 аеропортах. Орієнтовні збитки аеропортів та аеронавігаційного обладнання складають близько 200 млрд грн. На сьогоднішній день через бойові дії на території України та запроваджений військовий стан повітряний простір України закритий для польотів цивільної

авіації, що унеможливило операційну діяльність як українських, так і іноземних авіакомпаній та призвело до призупинення надання ДП «Украерорух» послуг з аеронавігаційного обслуговування.

Невід’ємною частиною авіаційної галузі є авіаційний персонал, який через вимушений простій втрачає кваліфікацію, навички та здібності, а видані сертифікати під загрозою втрати легітимності. Реалізація проектів модернізації аеродромної інфраструктури, в тому числі в рамках Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, призупинена [39].

Творці такого проекту вбачають можливість поетапного відновлення галузі авіаперевезень.

План з реалізації заходів для післявоєнного відновлення авіаційної галузі України:

Етап 1: Відновлення та розвиток аеропортової інфраструктури

1.1. Модернізація регіональних аеропортів:

- Проведення технічної модернізації для відповідності стандартам ІКАО.
- Пріоритизація проектів відновлення/будівництва згідно з визначеними критеріями.

1.2. Фінансування відновлення мережі аеропортів:

- Проведення аудиту збитків транспортної інфраструктури для обґрунтування фінансування.
- Створення Фонду розвитку аеропортів та забезпечення його функціонування.

1.3. Розвиток ключових аеропортів:

- Продовження розвитку аеропорту ДП «МА «Бориспіль» за вузловою моделлю.
- Продовження розвитку ДП «МА «Львів».
- Створення керуючої компанії або державного органу для управління аеродромними комплексами.

Етап 2: Лібералізація та недискримінаційне регулювання ринків авіаперевезень

- 2.1. Зняття обмежень на міжнародне регулярне повітряне сполучення.
- 2.2. Розширення мережі міжнародних повітряних сполучень.
- 2.3. Підтримка розвитку малобюджетних авіакомпаній.
- 2.4. Створення національного авіаційного перевізника.
- 2.5. Розвиток вантажних авіаційних перевезень.

Етап 3: Відновлення надання послуг з аеронавігаційного забезпечення

3.1. Фінансування ДП ОПР «Украерорух»:

- Забезпечення стабільної роботи організації.

3.2. Відновлення аеродромно-диспетчерських веж та систем ОПР.

3.3. Реорганізація ДП ОПР «Украерорух».

Етап 4: Виконання Угоди про спільний авіаційний простір

4.1. Адаптація національного законодавства до стандартів ЄС.

Етап 5: Підтримка галузі повітряного транспорту

5.1. Підтримка авіакомпаній:

- Виконання суспільно-важливих перевезень.
- Зниження акцизу на паливо.

5.2. Збереження та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу.

5.3. Підтримка Державіаслужби у нагляді та контролі за суб'єктами авіаційної діяльності.

Етап 6: Збереження ефективного управління та підвищення транзитного потенціалу

6.1. Комплекс заходів щодо відновлення транзитного потенціалу повітряного простору України.

Кожен етап передбачає впровадження необхідних заходів та кроків для успішного відновлення та розвитку авіаційної галузі України.

Щоб подолати виклики, пов'язані з військовим конфліктом а як наслідок і повномасштабним вторгненням – післявоєнною відбудовою, авіаційна промисловість України мусить зазнати значного розвитку, щоб мати змогу

конкурувати на теренах Європейського ринку. Початкова фаза спрямована на відновлення та оновлення системи аеропорту, що охоплює місцеві термінали, а також надання фінансової допомоги та дотримання міжнародних стандартів.

Етап другий спрямований на лібералізацію та недискримінаційне регулювання недільного повітряного транспорту, що включає зняття обмежень на міжнародні авіап перевезення, розширення мережі міжнародних рейсів і розвиток вантажних перевезень. Зокрема, він зосереджений на створенні недорогих моделей авіакомпаній і розвитку національних авіакомпаній.

Третій етап окреслює стратегічний план гарантування авіаційних навігаційних послуг і підвищення здатності орієнтуватися в повітряному просторі. Наприклад необхідно передбачити фінансування та провести реструктуризацію системи управління аеропортом для забезпечення безперебійної роботи систем управління повітряним рухом.

Четвертий етап – адаптація національного законодавства до стандартів Європейського Союзу відповідно до спільної авіаційної угоди. Європейську авіацію можна інтегрувати, а правила зробити недискримінаційними.

Цей останній крок зосереджений на підтримці галузі повітряного транспорту шляхом надання підтримки авіакомпаніям, утримання авіаційного персоналу та підтримки громадського повітряного транспорту.

Цей генеральний план спрямований на створення стратегічної основи для успішного відновлення та сталого розвитку Української ринку перевезень після війни. Авіаційна промисловість країни залишиться конкурентоспроможною та стійкою, якщо ці заходи будуть реалізовані.

Слід наголосити, що формування господарсько-правової, торговельної, інвестиційної і економічної політики держави, може розширити план повоєнного відновлення держави, враховуючи сучасні тенденції та запити на ринку нашої держави. Безумовно, відновлення інфраструктури аеропортів є важливим каталізатором поновлення, але виконання суспільно-важливих перевезень, а точніше розкриття що вони являють собою, допомогло б розширити «обрій» відновлення економічного стану держави.

Слід зауважити, що держава також формує транспортну політику, яка на сьогодні не є частиною економічної політики в розумінні Господарського кодексу України, але вбачається потреба у розбудові підсистеми, адже повітряні перевезення здійснюються в першу чергу суб'єктами господарювання. Тож в деякій мірі вбачаються зміни у конкретно визначено статтю ГК України, а саме статтю 10.

Враховуючи міжнародний досвід відновлення, треба орієнтуватися на власні потреби. Так на початку 2022 року після повномасштабного вторгнення держава стикнулася з логістичним колапсом, що вплинув на зупинення збуту зерна морем, проблеми з доставкою товарів першої необхідності автомобільним транспортом, ба більше, навіть залізничні перевезення не могли в повній мірі задовольнити потреби у перевезеннях. З цього вбачається, що не тільки повітряні перевезення пасажирів і туризм становлять питому вагу, є нагальна потреба актуалізувати вантажні перевезення повітрям.

Відтак є нагальна необхідність, застосовуючи основну рушійну силу економічної політики – комплексність, адже неможливо розглядати повоєнний розвиток без загального вектору розвитку законодавчого забезпечення інвестицій та торгівлі, де в останній рушійна сила – електронна комерція.

Отже, проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» потребує коригування, з урахуванням умов розгалуженої системи економічної політики держави. Окрему увагу необхідно приділяти нагальним потребам, що спровокують зростання в певній галузі виробництва – у нашому випадку це повітряні перевезення, а саме вантажні з метою уникнення «транспортного колапсу», в момент коли потреби держави будуть зростати. Враховувати потреби бізнесу у здійсненні бізнесу електронними каналами для прискорення і поліпшення зв'язків.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.

Немає сумніву, що цивільна авіація змінила світ, але шлях встановлення правового порядку за останні 100 років зазнав численну кількість змін.

1. Перші намагання урегулювати судноплавство із використанням повітряних куль відбулися під час Франко-Німецької 1870-1871 років. В той самий час Російська Імперія, відзначилися заснуванням аероклубів на території України та виникненням основних осередків авіаконструкторської справи в Києві, Одесі та Харкові, здобутки яких пізніше використовував Радянський Союз для розбудови авіаційної промисловості та цивільної авіації як сфери діяльності.
2. «Радянська бутність» розбудовувала не лише літак як об'єкт промислового комплексу, але і створила розгалужену систему правових норм, що включали акти цивільного законодавства з питань авіації та низку Повітряних кодексів 1932, 1935, 1961 та 1983 років, що регулювали питання виключно цивільної авіації.
3. Автором застосовано часовий показник, за яким розташовується масив нормативно-правової бази з інвестиційної діяльності та повітряних перевезень. Так зможемо виділити:
 - *Світову добу розвитку* за якої створюються та ратифікуються численні конвенції, які лежать в основі регулювання й національного законодавства.
 - *Радянську добу* за якої утворювалися «перші повітряні» кодекси та спроби до регулювання інвестування.
 - *Доба після здобуття незалежності Україною.* Проголошення незалежності породило новий виклик – утворення «необхідних» нормативно-правових актів задля забезпечення економічних потреб.

Тож з наведеного вище вбачається:

- «Міжнародний або Глобальний» рівень регулювання, який полягає в укладанні різних видів міждержавних угод,
- «Регіональний рівень», що прямо пов'язаний з географічним розташуванням нашої держави, тобто імплементація Регламентів Європейського Парламенту,
- «Зовнішній», що полягає у створенні нормативно-правових актів, що регулюють відносини з авіаперевезень, а саме – Повітряний кодекс України, окрім того затвердження положення про органи дозвільного регулювання, такі як Державна служба та регламент її діяльності.
- «Внутрішній» уособлює раніше висунуті та законодавчо закріплені вимоги не лише державного а й світовою спільнотою – порядку здійснення авіаційних перевезень – правила авіакомпаній.

У зв'язку з виокремленням особливих відносин між авіаперевезеннями та інвестиціями, які регулюються нормативно-правовими актами та багаторівневістю авіаперевезень, господарське право вважається різновидом «гібридизації».

4. Безумовно, першочерговим рушієм удосконалення господарського законодавства є його розвиток і систематизація. У цьому дослідженні розглядається нетрадиційний спосіб розширення предмета господарського права, який називається гібридизацією. Цей метод ґрунтується на поєднанні двох правових інститутів, при цьому наша увага приділяється інвестиціям та інвестиційним діяльності, а також провадженню діяльності в повітряному просторі. Регулювання економічних відносин отримує новий предмет. Економічні відносини, пов'язані з інвестиціями та авіаперевезеннями, переплітаються з міжнародним правом завдяки численним двостороннім і багатостороннім угодам щодо авіації. Враховуючи вищевикладене, автором запропоновано класифікувати нормативно-правові акти за їх впливом на регулювання.
5. Для розуміння тенденцій сучасного післявоєнного відновлення держави автором розглянуто військові конфлікти що відбувалися як на теренах

сучасного Європейського союзу так і за його межами. Особливу увагу приділено шляху післявоєнного відновлення Боснії і Герцеговини, адже сценарій відновлення доволі схожий на той, що наразі вимушена пройти держава- Україна. Незважаючи на обмежений вплив down-top стратегії на відносини влади, Боснія та Герцеговина успішно відновила об'єкти інфраструктури, які відіграли вирішальну роль у відновленні економіки. Ізраїль переживає подібне відновлення, оскільки багато іноземних донорів зробили внесок у відбудову інфраструктури з моменту заснування держави. Беручи до уваги світовий досвід, ми розробили план післявоєнного відновлення, який зосереджується на розвитку та оновленні інфраструктури нашого аеропорту для залучення міжнародних перевізників та інвестування в галузь авіаперевезень.

6. Автор звертає увагу, що суттєвою рушійною силою є комплексний підхід до розуміння економічної політики, яка в свою чергу складається з господарсько-правової інвестиційної та торгівельної. В розділі особливу увагу приділяється електронній комерції як способу ведення сучасного бізнесу та забезпечення життєздатності економіки в розрізі торгівельної політики. Звертається увага на комплексний характер економічної політики, та її впливу на подальший розвиток правових відносин у державі.
7. Автор критикує проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» та наголошує на актуалізації потреб ринку та споживачів. Сутність критики полягає у пріорітезації вантажних авіаперевезень, як способу уникнення транспортних та логістичних колапсів майбутньому.

РОЗДІЛ 2

ІНВЕСТИЦІЇ ТА СИСТЕМА ЗАСОБІВ ІНВЕСТУВАННЯ В СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ (ПОВІТРЯНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Правовідносини в галузі авіаційних (повітряних) перевезень та їх учасники.

Відомо, що правові відносини є соціальними взаємовідносинами, регульованими нормами права. Суть цих відносин полягає в наявності юридичних прав та обов'язків учасників. Вони виступають юридичним вираженням різноманітних суспільних відносин, таких як економічні, політичні та культурні. Структура правових відносин включає суб'єкти, об'єкти та зміст (юридичний і фактичний). До загальних передумов виникнення правових відносин відносять не менше двох учасників, а об'єктами можуть бути матеріальні або нематеріальні цінності.

Правові відносини – це суспільні відносини, врегульовані нормою права, змістом яких є суб'єктивні юридичні права та обов'язки їх учасників. Правові відносини є юридичним виразом економічних, політичних, майнових, культурних та інших суспільних відносин. Разом з тим правові відносини є найбільш поширеною і виразною формою реалізації права, втілення в життя його приписів.

Господарсько-правова концепція та стаття 1 Господарського кодексу України визначають господарські відносини в широкому розумінні. Зокрема, господарські відносини розглядаються як взаємодія, що виникає під час організації та проведення господарської діяльності між суб'єктами господарювання та іншими учасниками в господарській сфері.

Предмет регулювання господарських відносин складається лише з двох елементів: організаційного (організація виробництва, обігу) і майнового. Господарське право розглядає сукупність господарських відносин у цьому вузькому розумінні як свій предмет регулювання. Відзначимо, що господарське

право відрізняється в цьому від інших галузей права, чії норми також впливають на господарську сферу.

Регламентування правовідносин у сфері господарювання та їх відмежування від інших видів відносин встановлене положенням статті 4 Господарського кодексу України. У частині 1 цієї статті зазначено, що Господарський кодекс не охоплює наступні види відносин:

- майнові та особисті немайнові відносини, що регулюються [Цивільним кодексом України](#);
- земельні, гірничі, лісові та водні відносини, відносини щодо використання й охорони рослинного і тваринного світу, територій та об'єктів природно-заповідного фонду, атмосферного повітря;
- трудові відносини;
- фінансові відносини за участі суб'єктів господарювання, що виникають у процесі формування та контролю виконання бюджетів усіх рівнів;
- адміністративні та інші відносини управління за участі суб'єктів господарювання, в яких орган державної влади або місцевого самоврядування не є суб'єктом, наділеним господарською компетенцією, і безпосередньо не здійснює організаційно-господарських повноважень щодо суб'єкта господарювання;
- відносини за участю суб'єктів господарювання, що виникають у процесі виконання вимог законодавства, яке регулює відносини у сфері запобігання та протидії легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму та фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення.

Сучасне повітряне право України встановлює норми для регулювання діяльності національної цивільної авіації, що охоплює внутрішні польоти в межах території України, міжнародні польоти у повітряному просторі інших держав та за їх межами (відкритий повітряний простір), внутрішні перевезення пасажирів і вантажів в межах України, польоти іноземних повітряних суден над державною територією України, а також виконання цивільною авіацією робіт і спеціальних

послуг у сфері матеріального виробництва та в інших сферах, включаючи використання повітряного простору України.

Повітряні правовідносини є окремою категорією, регульованою нормами Повітряного кодексу України, які пов'язані з використанням повітряного простору. Особливість цих відносин обумовлена тим, що, незважаючи на різні об'єкти, з приводу яких вони виникають, інтегруючим фактором є сам повітряний простір. Він, завдяки своїм природнім, економічним та юридичним характеристикам, утворює основну категорію повітряного права України.

Правовідносини в галузі повітряних перевезень - це суспільні взаємовідносини між різними учасниками, які виникають у зв'язку із здійсненням повітряної діяльності, включаючи пасажирські та вантажні перевезення повітряним транспортом. Ці відносини регулюються відповідними нормами повітряного права та включають в себе права та обов'язки учасників, а також визначають умови безпеки, власності, відповідальності та інші аспекти, пов'язані з експлуатацією повітряних транспортних засобів та використанням повітряного простору. Поняття правовідносин в галузі повітряних перевезень можна визначити виходячи із загальної правової теорії із «вкрапленням» кола суб'єктів таких відносин, що буде досліджено у цьому параграфі.

Одним з важливих питань науки господарського права є визначення кола учасників відносин у сфері господарювання. Аналіз наукових публікацій та чинного законодавства дає підстави вважати, що це питання належить до категорії дискусійних. Так, науковці по-різному здійснюють тлумачення положень Господарського кодексу України (далі – ГК України), якими визначається коло учасників господарських відносин.

Згідно зі ст. 2 ГК України учасниками відносин у сфері господарювання є суб'єкти господарювання, споживачі, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією, а також громадяни, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності.

О. М. Вінник доходить висновку, що не всі категорії осіб, перелічені в ст. 2 Кодексу, є суб'єктами господарських правовідносин (господарського права). Такими суб'єктами є лише ті учасники відносин у сфері господарювання, яким притаманна сукупність необхідних для цього ознак, а саме: безпосереднє здійснення господарської діяльності або керівництво нею; створення (набуття статусу суб'єкта господарських відносин) у встановленому законом порядку; наявність майна, необхідного для здійснення господарської діяльності чи керівництва нею; наявність господарської правосуб'єктності. Поряд із цим В. С. Щербина констатує, що є всі підстави розглядати терміни «суб'єкти господарського права» і «учасники господарських відносин» як тотожні [42 с. 60-63].

У своїй статті Сергійко О. пропонує розглянути таку класифікацію учасників правовідносин, зважаючи на те, що ст. 2 ГК України не окреслює повне коло учасників господарських правовідносин, адже багато суб'єктів, які де-факто беруть участь у цих відносинах, цього визначення не мають [41].

Зараз є достатні правові підстави для того, щоб додати до переліку учасників господарських відносин такі категорії суб'єктів:

- Окремі структурні одиниці суб'єктів господарювання та суб'єкти вцілому.

Як відомо, Законом України від 04.02.2005 р. № 2424-IV із ст. 55 ГК України виключені норми, які визнавали філії, представництва, інші відокремлені підрозділи господарських організацій (структурні одиниці) суб'єктами господарювання. У зв'язку з цим науковці-господарники відзначали, що внесення таких змін не мало підстав та належного наукового обґрунтування. Водночас зазначені зміни призвели до появи протиріч у тексті ГК України. Адже ст. 3 Кодексу чітко визначає, що структурні підрозділи суб'єктів господарювання є учасниками внутрішньогосподарських відносин.

- Держава і територіальні громади.

Відсутність цих суб'єктів у переліку учасників господарських відносин поряд із згадуванням їх в інших статтях Кодексу (ст. 8–14, 23, 24 тощо) виглядає

непослідовним. Доцільність законодавчого включення держави й територіальних громад до можливих учасників господарських відносин раніше вже обґрунтовувалася у наукових публікаціях і не викликає сумнівів.

- Іноземці та особи без громадянства, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності.
- Інші суб'єкти, які здійснюють та/або організують господарську діяльність і виступають у господарському обороті від власного імені. У даному випадку йдеться про суб'єктів, які не підлягають державній реєстрації як суб'єкти господарювання, не є юридичними особами, проте здійснюють певні операції у сфері господарювання. Зокрема, до такої категорії суб'єктів можна віднести промислово-фінансові групи, пайові інвестиційні фонди, особисті селянські господарства тощо. А також можна визначати суб'єктів господарювання які наділені «допоміжною» функцією, що в подальшому допомагають провадити господарську діяльність.

Відтак, беручи за основу концепцію із урахуванням класифікації суб'єктів господарювання, ми можемо виділити, що першим учасником таких господарських відносин є суб'єкти що провадять підприємницьку діяльність в галузі повітряних перевезень.

Підприємницька діяльність з авіаційних (повітряних) перевезень посідає вагомим місце як в економіці окремих регіонів, так й економіці держави в цілому. На сьогоднішній день ані вітчизняне законодавство, ані теорія права не надають чіткого визначення поняття підприємницької діяльності з авіаперевезень, відтак виникають труднощі з окреслення кола правовідносин та їх учасників.

Відповідно до статті 3 Господарського кодексу України *Господарську діяльність*, визначають як діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність, а

діяльність, що спрямована на досягнення економічних і соціальних результатів з метою отримання прибутку є *підприємництвом*.

Багато з вітчизняних вчених сперечалися щодо сутності понять господарської та підприємницької діяльності та яким чином вони співвідносяться. Схиляючись до тверджень В.С. Щербини, А.Я. Пилипенко, що визначають *Господарську діяльність* як виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт та надання послуг з метою одержання прибутку [43 с. 146].

Г.В. Смолин справедливо зазначає, що поняття господарської діяльності є визначальним для розуміння форм та методів державного регулювання виробництва суспільно необхідних матеріальних благ, які є в водночас результатом діяльності людини, засобом забезпечення її життєдіяльності та суспільних потреб, де узагальнюючий показник – прибуток [44].

Так, стаття 42 Господарського кодексу визначає, що *підприємництво* – це самостійна, ініціативна, систематична, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку.

Підприємництво характеризують такі ознаки:

- Такий вид діяльності завжди цілеспрямований на отримання прибутку
- Суб'єкт господарювання вільно обирає вид діяльності, що буде здійснювати установленому законом порядку
- Можлива матеріальна відповідальність у вигляді ризиків.

Тож, із зазначеного вище випливає що підприємництво – вид господарської діяльності, що за мету ставить – отримання прибутку.

Відтак діяльність з авіаперевезень, наразі можна визначати як підприємницьку за наявності таких ознак.

Авіапідприємництво «оповито» різноманітними де-стабілізаційними факторами, що виявляються у вигляді ризиків (загроз). У загальному розумінні

«Ризики» – загроза виникнення непередбачених планами та прогнозами матеріальних і фінансових втрат та збитків або недоодержання очікуваних доходів у ході здійснення підприємницької діяльності.

Загальна правова теорія пропонує розподіл ризиків на групи враховуючи істотні ознаки, де: перша група – загальні ризики (природні, транспортні, екологічні, політичні); друга група – підприємницькі (майнові, виробничі, торговельні).

До природних ризиків відносять ризики, пов'язані з проявом стихійних сил природи. До чинників виникнення даного ризику відносять землетрус, паводок, епідемію, а також різного роду природні катаклізми.

Екологічні ризики набули своєї актуальності за останні 30 років у зв'язку з інтенсивним розвитком техногенних процесів, пов'язаних із забрудненням навколишнього середовища.

Політичні ризики пов'язані з політичною ситуацією. Політичні ризики виникають при порушенні умов виробничо-торгівельного процесу. До них відносять всі види ризиків, які викликані адміністративними заборонами фінансово-економічної діяльності підприємств, пов'язані зі змінами існуючого в країні політичного курсу.

До політичних ризиків можна віднести: зміни в місцевому та державному законодавствах; можливість націоналізації обладнання; введення ембарго внаслідок відмови нового уряду виконувати певні обов'язки, обмеженість конверсії національної валюти у валюту платежу.

Транспортні ризики – це ризики, пов'язані з перевезенням вантажів наступними видами транспорту: автомобільним, морським, залізничним, повітряним. До них можна віднести аварії і катастрофи.

Важливою групою в системі ризиків виступають підприємницькі ризики, які виникають в процесі фінансово-господарської діяльності. Вони характеризуються

невизначеністю результату будь-якої комерційної угоди. За структурною ознакою ці ризики поділяються на:

- майнові – пов’язані з імовірністю втрати майна підприємства внаслідок диверсії, крадіжки, перенавантаження технічної та технологічної систем тощо;
- виробничі ризики – пов’язані зі збитком внаслідок зупинки виробництва, а також впливу певних чинників, які призводять до втрати основних та оборотних засобів (споруд, транспорту, сировини), а також ризики, пов’язані із застосуванням у виробництві нової техніки та технології;
- торгівельні ризики – це ризики, пов’язані зі збитками, які були спричинені затримкою платежів, відмовою в платежі в період транспортування вантажів тощо [46] [47 с. 101-105].

Тож спираючись на загальну класифікацію, можна виокремити ризик (загрозу), що пов’язана з діяльністю цивільної авіації – *акт незаконного втручання* – протиправна дія, яка пов’язана з посяганням на нормальну і безпечну діяльність цивільної авіації та її служб відповідно до Додатку 17 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [48] [49].

Суб’єкти господарювання так само як і держава, повинні забезпечувати безпеку здійснення господарської діяльності. Відтак Конституцією України (пункт 17 стаття 92) визначено основи національної безпеки. А Закон України «Про національну безпеку» визначає основні засади державної політики, спрямованої на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності [53].

Відповідно до установленної законодавчої термінології, поняття «національна безпека України» визначається як комплекс заходів, які охоплюють законодавчі та організаційні аспекти. Ці заходи спрямовані на захист інтересів громадян та осіб, що знаходяться на території держави, а також на захист інтересів держави та

суспільства в цілому. Основні завдання включають виявлення, запобігання та нейтралізацію загроз у різних сферах діяльності, таких як охорона прав, оборона, прикордонна діяльність, боротьба з корупцією, міграційна політика, освіта, наука, охорона здоров'я, інформаційна безпека, культурний розвиток, свобода слова, пенсійне забезпечення, соціальна політика, фінансові послуги, житлово-комунальне господарство, захист прав власності, обіг цінних паперів, митна, валютна та податково-бюджетна політика, підприємницька діяльність, торгівля, ринок банківських послуг, ревізійна діяльність, інвестиційна політика, ліцензування, захист інформації, транспорт і зв'язок, промисловість, сільське господарство, інформаційні технології, функціонування енергетики, енергозбереження, використання надр, корисних копалин, водних і земельних ресурсів, захист екології та інші аспекти державного управління.

Останнім часом спостерігається різке збільшення загроз національній безпеці, спричинене конкуренцією за перерозподіл впливу на розвиток країн і зростаючою тенденцією використання силових методів для реалізації національних інтересів та забезпечення існування суверенної та цілісної держави. На сьогоднішній день, основні аспекти забезпечення національної безпеки України представлено в таких напрямках як: національні інтереси, загрози національній безпеці, військова державна організація, органи охорони правопорядку та інші.

Внутрішньодержавне регулювання питання ризиків у цивільній авіації покладено на центральний орган виконавчої влади, що провадить політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору, – Державну авіаційну службу. Законодавство в цьому полі становить собою розгалужену систему нормативних актів, до яких належать Повітряний, Митний, Кримінальний кодекси України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»

Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» №1965-VIII від 23.10.2017 року та Повітряний Кодекс України стаття 86, визначає вичерпний перелік загроз, що становлять акти незаконного втручання, до

яких належать: незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу [50].

На думку О. Шепета, безпека – це стан захищеності особи, суспільства, держави від зовнішніх та внутрішніх загроз, що ґрунтується на діяльності людей, суспільства, держави, світової спільноти з виявлення, ослаблення, усунення, відбиття небезпек та загроз, здатних знищити їх, позбавити фундаментальних матеріальних і духовних цінностей, завдати неприпустимого збитку [51, с. 165-168]. Безпека підприємництва (економічна) – стан захищеності життєво важливих і законних інтересів підприємства від зовнішніх і внутрішніх загроз у різних протиправних формах, який забезпечує його стабільність і розвиток. Тож, якщо йдеться про авіаційне підприємство, слід розглядати таку категорію, як «безпека авіації», що визначає стан захищеності пасажирів як споживачів послуг, персоналу, що провадить діяльність, пов'язану зі здійсненням перевезень та матеріальнотехнічного устаткування як засобу надання таких послуг.

У 2017 році на державному рівні законодавчо було закріплено стратегічні цілі авіаційної безпеки цивільної авіації. Окреслені завдання розподіляють обов'язки, встановлюють правила впровадження та здійснення заходів забезпечення авіаційної безпеки пасажирів, авіаційного персоналу та персоналу, який задіяний в авіаційній діяльності, повітряних суден, майна, яке перевозиться повітряними суднами, об'єктів/суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкування.

Підтримання відповідного рівня авіаційної безпеки здійснюється завдяки постійному контролю повітряних суден, що внесені до Державного реєстру, іноземних повітряних суден, перепусток, дозволів осіб і транспортних засобів, предметів та обладнання, багажів, вантажів, поштового відправлення, бортового харчування, авіаційного персоналу й персоналу, задіяного в авіаційній діяльності. У кожному аеропорту з метою координації розроблення та здійснення заходів і процедур з авіаційної безпеки створюється аеропортовий комітет з авіаційної безпеки.

Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації розроблена відповідно до стандартів та рекомендованої практики Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1944 року) та зобов'язань, що випливають із участі України у Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року), Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року), Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року), Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року), Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року), Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання», Керівництва з авіаційної безпеки (Doc 8973), а також інших міжнародних актів та актів законодавства України. Програма враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року No 1373.

Згідно з наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (нині – Державна авіаційна служба) від 25.11.2005 р. № 895 «Про затвердження положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті» безпека польотів – комплексна характеристика

повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей [52]. Відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017 р. № 1965- VIII авіаційна безпека – захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [50]. Враховуючи викладене, можна сформулювати поняття безпеки авіаційного підприємства, що являє собою стан захищеності законних інтересів авіаційного підприємства від актів незаконного втручання, виконання польотів без загрози життю і здоров'ю людей шляхом провадження заходів щодо запобігання виникненню ризиків (загроз) із використанням людських та матеріальних ресурсів.

Авіаперевізник – суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів повітряним транспортом: український авіаперевізник – на підставі ліцензії, а також сертифіката експлуатанта, виданого Державіаслужбою; іноземний авіаперевізник – на підставі відповідного документа компетентного органу іншої країни, який відповідає положенням міжнародних договорів, що є обов'язковими для України.

З наведеного вище вбачається, що суб'єкт господарювання є надавачем послуг, які за своєю суттю завжди відплатні. Відплатність виявляється в особливій формі – тарифі на повітряне перевезення. На це вказує частина 2 статті 99 Повітряного кодексу України, де тарифи на повітряні перевезення, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, які визначають обсяг оплати за повітряне перевезення та за пов'язані з ним послуги, а також умови здійснення такої оплати, включаючи винагороду та умови, запропоновані суб'єктам, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, визначаються авіаперевізниками в установленому ними порядку і оприлюднюються у формі, доступній користувачам.

Окрім того діяльність із перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти є суспільно важливою діяльністю, оскільки транспортне сполучення обслуговування

певної повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону в рамках виконання зобов'язання, з дотриманням авіаперевізником встановлених вимог, зокрема щодо безперервності та регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень. На користь цього вказує стаття 96 Повітряного кодексу України.

Спираючись на зазначене, можемо сформулювати поняття «*Підприємницької діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень*», де остання являє особливий вид господарської діяльності, що здійснюється авіаперевізником як спеціальним суб'єктом господарювання, що отримав дозвіл у встановленому законом порядку, на власний ризик з метою задоволення суспільно важливих потреб у перевезеннях, і кінцевим результатом – отримання прибутку.

Слід розуміти, що прибутки суб'єктів в галузі повітряних перевезень – це великі статки, не менші аніж майно суб'єктів господарювання. Так наприклад загальний дохід Wizz Air наприкінці 2021 року склав 408,4 мільйона. Тож, беручи до уваги твердження Я. Менів та положення Господарського кодексу, можемо констатувати, що авіапідприємці є суб'єктами великого бізнесу в Україні [54 с.215-226].

Відповідно до п. 3 ст. 55 Господарського кодексу України до суб'єктів великого підприємництва належать суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) перевищує 250 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності перевищує суму, еквівалентну 50 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України.

Звертає на себе увагу відсутність чітких кількісних та якісних показників великого підприємства як у внутрішньому, так і в міжнародному контексті. Крім того, деякі економісти акцентують увагу на якісних критеріях віднесення великих підприємств до акціонерної власності, впровадженні інновацій за рахунок

залучених коштів, складній ієрархії в управлінській та організаційній структурі, і насамперед розширеному відтворенні. Однак є й інші помітні винятки.

Варто визнати, що підприємства великого бізнесу займають провідне місце в економіці держави, оскільки здебільшого вони реалізують інноваційні проекти, володіють значним інвестиційним потенціалом. На цьому ж наголошує Я.О. Менів, яка пише, що, отримуючи у результаті господарської діяльності прибутки, підприємства великого бізнесу забезпечують, крім накопичення капіталу, соціальні програми.

Відтак, можемо сказати, що суб'єкти підприємницької діяльності в галузі повітряних перевезень відносяться до організацій великого бізнесу, через показник прибутку. Нагальним є визначення що такий суб'єкт великого бізнесу є спеціальним, адже провадить свою діяльність в галузі повітряних перевезень, на що отримав відповідний дозвіл. Окрім того авіапідприємництва є господарськими організаціями великого бізнесу через те, що є розуміння обслуговування повітряних суден, такі допоміжні організації з провадження аеропортової діяльності можуть бути як самостійними суб'єктами, але здебільшого є частиною авіакомпанії. Прикладом такої взаємозалежності організацій великого бізнесу приналежність ТОВ «ІНТЕРАВІА» до авіакомпанії Міжнародні авіалінії України.

За наявності особливого предмету регулювання – підприємницької діяльності з авіаперевезень, можемо визначити відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності. «Проекція» загальної конструкції господарсько-виробничих відносин, передбаченої чинним кодексом та що становлять собою майнові та інші відносини, які виникають між суб'єктами господарювання при безпосередньому здійсненні господарської діяльності саме на авіаперевезення як особливий вид господарської діяльності, виявляється через наземне обслуговування повітряних суден – майна суб'єкта господарювання.

Так, певну сукупність процедур та операцій з обслуговування повітряного судна на території аеропорту (аеродрому) або за його межами, а саме: зустріч

повітряного судна, буксирування, забезпечення наземним електроживленням, кондиціонування, розвантаження та завантаження повітряного судна, заправка, прибирання, забезпечення харчуванням на борту, процедури з запобігання обледенінню, запуск двигунів повітряних суден, випуск, можна характеризувати як господарсько-виробничі відносини, що становить хендлінг, який являє собою діяльність, що безпосередньо провадиться персоналом аеропорту – станції, де останні – певний структурний підрозділ суб'єкта господарювання, а частіше це інші суб'єкти, які здійснюють та/або організовують господарську діяльність і виступають у господарському обороті від власного імені, що становить другу категорію учасників при здійсненні господарської діяльності.

Відповідник поняття хендлінга, закріплено в п. 64, статті 1 Повітряного кодексу України. «Наземне обслуговування» – послуги з наземного обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, вантажу, багажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами.

Аеропортова діяльність – виконання технологічних процесів і підтримання в експлуатаційному стані споруд, механізмів, машин та обладнання для забезпечення зльоту, посадки, маневрування, стоянки повітряного судна, технічного обслуговування повітряного судна, забезпечення паливно-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами, обслуговування пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажів та забезпечення авіаційних робіт.

Суб'єктний склад такої діяльності та процедурні елементи, що виконуються персоналом суб'єктів комерційного обслуговування передбачено у Наказі Державної Авіаційної служби «Про затвердження правил сертифікації аеропортів» від 13 червня 2006 року № 407 [55].

Із наведеного вище вбачається, що поняття «хендлінг», «наземне обслуговування» та «аеропортова діяльність» характеризують одне і те саме явище, вказують на певний перелік процедур задля належного надання послуг авіаційним

персоналом певного суб'єкта господарювання з метою збереження майна авіаперевізника.

Аеропортова діяльність включає в себе ряд операцій та послуг, пов'язаних з експлуатацією аеропортів. Ця діяльність може бути проведена як державними, так і приватними організаціями. Зазвичай, вона включає в себе інфраструктурний об'єкт в межах та на території якого здійснюється хендлінг.

В своєму дисертаційному дослідженні «Господарсько-правовий механізм розвитку об'єктів інфраструктури авіаційних перевезень в Україні» В.Вельцен вказує «...об'єкт інфраструктури означає будь-який об'єкт, який знаходиться в державній чи приватній власності та надає або розподіляє послуги в інтересах населення. Інфраструктура об'єкта транспорту – виробничо-технологічні комплекси і споруди авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, трубопровідного транспорту, міського електротранспорту, що надаються або можуть надаватися власником інфраструктури об'єкта доступу у користування замовнику на договірних засадах.

Згідно з інформацією, що надана Міністерством інфраструктури України листом від 05.12.2017 № 12571/12/10-17 (далі – Лист Мінінфраструктури), до сфери авіаційного транспорту відносяться: аеропорт, аеродром, злітно-посадкова смуга. Однак, при цьому слід зауважити, що злітно-посадкова смуга є частиною льотного поля, що входить до складу аеродрому. Відповідно до пункту 3.9 державних будівельних норм ДБН А.2.2-3-2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» лінійний об'єкт інженерно-транспортної інфраструктури – наземні, надземні або підземні лінійні об'єкти для пересування людей, транспортних засобів, вантажів, переміщення рідких та газоподібних продуктів, передачі електроенергії тощо. В законодавстві ЄС також не існує єдиного уніфікованого нормативного визначення поняття «об'єкт інфраструктури». У той же час поняття «інфраструктура» використовується для досягнення функціональних завдань регулювання, зокрема, контролю державної допомоги в різних сферах економіки».

Із наведеного вище вбачається, що держава є опосередкованим учасником господарських відносин, в сенсі володіння об'єктами інфраструктури.

Слід зауважити, що об'єкти інфраструктури не можуть розташовуватись «де-інде» і зазвичай прив'язані до територіальної громади, яка є ніщо інше, як жителі, об'єднані постійним проживанням у межах села, селища, міста, що є самостійними адміністративно-територіальними одиницями, або добровільне об'єднання жителів кількох сіл, селищ, міст, що мають єдиний адміністративний центр (стаття 1 [Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні"](#)) [70]. Відповідно статті 3 [Закону України "Про добровільне об'єднання територіальних громад"](#) (далі - Закон) суб'єктами добровільного об'єднання територіальних громад є суміжні територіальні громади сіл, селищ, міст [71].

В умовах децентралізації, що засновується на положеннях Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Серед органів місцевого самоврядування зростає залучення громадськості до управління інфраструктурними питаннями. Громадські організації створюються для досягнення та захисту соціальних, мистецьких і культурних цілей окремих осіб, одночасно сприяючи вирішенню освітніх, соціальних чи екологічних проблем громади. Крім того, група активно бере участь у дослідженні шляхів покращення ефективності соціальних установ і проектів, спрямованих на соціальний прогрес. Їхні стратегічні цілі щодо розвитку громади не завжди відповідають їхнім інтересам, оскільки вони часто залежать від пожертвувань місцевих фінансових груп або іноземних держав.

Особливу увагу треба приділити питанню інвестиційних процесів в умовах децентралізації. Так, Реформа децентралізації в Україні сприяє зростанню об'єднаних територіальних громад з вищим інвестиційним потенціалом. Бюджетна автономія, додаткові надходження до бюджету, доступ до кредитних ресурсів, субвенції з державного бюджету на розвиток інфраструктури. Відповідно до планів соціально-економічного розвитку розширюються можливості. Залучення міжнародної технічної допомоги, коштів іноземних валют. Ці можливості пов'язані з об'єднаними територіальними громадами.

Окресливши наявні відносини, що супроводжують господарську діяльність в сфері повітряних перевезень, можемо виділити учасників таких відносин. Так стаття 2 Господарського кодексу України визначає, що учасниками відносин у сфері господарювання є суб'єкти господарювання, споживачі, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією, а також громадяни, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності.

Одним з учасників відносин на транспорті, що наділені організаційно-господарською компетенцією є держава в особі її спеціалізованих органів. Державне регулювання авіаційної діяльності та використання повітряного простору України полягає у наданні дозволів на провадження підприємницької діяльності в авіаційному секторі.

На це вказує відповідний нормативно-правовий акт, а саме постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. №520 «Про затвердження Положення Державної авіаційної служби України», де передбачено державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюється в межах повноважень Державної авіаційної служби України, яка є центральним органом виконавчої влади [57].

Другим учасником, що наділений саме господарською компетенцією є авіаперевізник (авіакомпанія), який отримав спеціальну форму ліцензії у встановленому законодавством порядку - сертифікат експлуатанта, що дозволяє здійснювати певний вид комерційних перевезень та надавати відповідні послуги.

Інша сторона - споживач послуг - пасажир. Набуття статусу пасажирів підтверджується квитком як договором між авіаперевізником та пасажиром. Відповідно до пункту 3 розділу 3.1 Наказу Державіаслужби від 26 листопада 2018 р. № 1239 Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу» [58], а також витік дає право

пасажиру, зазначеному у квиток на рейс відповідного рейсу та зобов'язує авіаперевізника перевозити пасажирів та його багаж та надавати інші послуги відповідно до договору про авіаперевезення.

Служби повітряного руху та персонал авіаційної безпеки беруть участь у підтримці льотної придатності повітряного судна як основного засобу ведення бізнесу. Підтримка льотної придатності надається фізичними та юридичними особами, що надають послуги з наземного обслуговування. Будь-який етап, який забезпечує життєздатність авіаперевізника для комерційних перевезень, наземного обслуговування, підлягає сертифікації відповідно до Правил затвердження сертифікації аеропорту.

З вищесказаного ми можемо окреслити предмет регулювання так коло учасників у галузі повітряного транспорту а також надати визначення таким правовідносинам:

Правовідносини а галузі повітряних перевезень в дисертаційному дослідженні розглядаються з позиції господарсько-правової концепції, отже становлять собою суспільні відносини, що врегульовані нормами господарського права, змістом яких є регулювання діяльності із провадження повітряних перевезень спеціальним суб'єктом – авіапідприємництвом.

Окрім того ми маємо можливість окреслити такий специфічний вид господарської діяльності як «Підприємницької діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень», де остання являє особливий вид господарської діяльності, що здійснюється авіаперевізником як спеціальним суб'єктом господарювання, що отримав дозвіл у встановленому законом порядку, на власний ризик з метою задоволення суспільно важливих потреб у перевезеннях, і кінцевим результатом – отримання прибутку.

Відтак засновуючись на розумінні специфіки господарської діяльності ми виділяємо об'єкт регулювання – це відправлення повітряних перевезень, з метою отримання прибутку та соціального результату, а отже юридичний зміст таких

відносин господарських відносин у сфері повітряного транспорту визначається сукупністю правових актів, які регулюють права та обов'язки учасників.

Ключові елементи цих зв'язків включають юридичні питання, що стосуються організації та виконання авіаперельотів, розподілу прав та обов'язків між пасажирами, пасажирами та аеропортами, нагляду за авіаційними операціями, відповідальності за нещасні випадки чи порушення.

Суб'єктами таких правовідносин є :

- Суб'єкт господарювання, що становить собою авіапідприємство/авіаперевізника
- Держава як тримач інфраструктурного об'єкту так і в розумінні регулюючого впливу на суб'єктів господарювання в галузі авіапідприємства.
- Територіальна громада як орган місцевого самоврядування, що володіють певним інвестиційним потенціалом.
- Інші суб'єкти господарювання що здійснюють допоміжну функцію у провадженні господарської діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень, прикладом яких є хендлінг.

2.2 Засоби державного регулювання господарської діяльності в галузі повітряних перевезень та механізм публічних закупівель на період відновлення авіаційної інфраструктури.

Обслуговування потреб громадян країни та їх соціальних, економічних інтересів є одним із обов'язків держави. Саме господарська діяльність є рушійною силою економічного розвитку держави, яка визначає життєздатність усіх соціальних аспектів. Докорінного перегляду та зміни потребує той факт, що ринкові механізми не можуть впливати на розвиток виробництва, регулювання

економічних процесів, а для захисту ролі держави в регулюванні діяльності необхідно захистити суспільні інтереси.

Незважаючи на те, що чітких орієнтирів для ефективного вибору поведінки держави для сприяння економічному розвитку немає, вона повинна використовувати різноманітні методи та механізми для регулювання господарської діяльності та досягнення соціально-економічних цілей. Протягом багатьох років концепція, класифікація та загальне розуміння державного регулювання економіки залишалися суперечливим і невирішеним питанням у сфері господарського права.

Слід зазначити, що Господарський кодекс України, окреслює організаційно-господарські відносини, якій трактується з позиції Держави, що і становить ще одного учасника, відповідно до запропонованої класифікації. Як слушно зазначає В.С. Щербина та І.Кравець, чинний кодекс не розмежовує поняття «організація господарської діяльності» та «управління господарською діяльністю», тож для характеристики організаційно-господарських повноважень слід виходити із розуміння понять «Організація» та «Управління» [60 с. 10-15].

На думку А.М. Смолкіна, організація – це встановлення і забезпечення доцільних зв'язків між елементами системи. Н.Ней вказує, що організація – це одна з універсальних функцій соціального (у тому числі державного) управління, тобто становить складову змісту управлінської діяльності щодо впорядкування певних суспільних відносин (об'єктів управління), а також системи управління в цілому як сукупності відповідних управлінських елементів, що перебувають у відношеннях і зв'язках між собою та утворюють органічну цілісність, єдність.

Царині адміністративного права належить твердження про те, що державне управління – це специфічний різновид діяльності органів держави, основним змістом якої є організуючий вплив з боку носії державно-владних повноважень на суспільні відносини та процеси з метою їх впорядкування, координації та спрямування шляхом різного роду нормотворчих і розпорядчих дій на виконання законів та інших правових актів держави.

В аспекті розмежування понять «організація» та «управління» необхідним є визначення «регулювання господарської діяльності», оскільки останнє здійснюється з метою упорядкування господарської діяльності суб'єктів господарювання. Державне регулювання – це організований процес керівництва регулювання та контролю державних органів за розвитком сфер економіки та культури, інших сфер державного життя.

Отже в контексті здійснення підприємницької діяльності з авіаперевезень, доцільно використовувати поняття регулювання в контексті управління. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації. Для реалізації економічної політики держава застосовує різноманітні засоби і механізми регулювання господарської діяльності.

Серед основних засобів такого регулюючого впливу на суб'єктів господарювання є встановлення системи дозволів для провадження господарської діяльності в сфері авіаційних (повітряних) перевезень. Така політика формувалася шляхом прийняття Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності», який поставив за мету упорядкувати процедури видачі документів дозвільного характеру, а також встановити єдині принципи дозвільної системи у сфері господарювання [61].

Частиною 1, ст. 12 Господарського кодексу України встановлено що держава для реалізації економічної політики, виконання цільових економічних програм, програм економічного і соціального розвитку застосовує різноманітні засоби і механізми регулювання господарської діяльності. Цією нормою визначено глобальну (стратегічну) мету застосування засобів і механізмів державного регулювання господарської діяльності.

В таких умовах здійснення державного регулювання господарської діяльності надзвичайно актуальною проблемою постає – застосування засобів державного регулювання господарської діяльності, які у своїй сукупності і

визначають рівень впливу держави на господарське життя, на економічні процеси, що відбуваються в країні.

Відповідно до ч. 2, статті 12 Господарського кодексу України основними засобами регулюючого впливу на суб'єктів господарювання є:

- державне замовлення;
- ліцензування, патентування і квотування;
- технічне регулювання;
- застосування нормативів та лімітів;
- регулювання цін і тарифів;
- надання інвестиційних, податкових та інших пільг;
- надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій.

З вище наведеного вбачається, що основним засобом впливу держави на регулювання господарської діяльності в сфері повітряних перевезень є ліцензування як один із інститутів дозвільної системи.

Дозвільна система України являє собою комплексний інститут – сукупність урегульованих законодавством відносин, які виникають між дозвільними органами та суб'єктами господарювання у зв'язку з видачею документів дозвільного характеру, переоформленням, анулюванням документів дозвільного характеру, що забезпечує інтереси держави, суб'єктів господарювання і споживачів послуг, що надають такі суб'єкти.

Як справедливо зазначає Р.П. Бойчук, основним завданням такої системи є чітке визначення та систематизування правових регуляторів господарської діяльності [62 с. 9-17].

Відповідно до ч.5 статті 4 Повітряного кодексу України, постанови Кабінету міністрів України від 8 жовтня 2014 року №520 «Про затвердження положення про Державну авіаційну службу України» державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюється у межах повноважень Державної авіаційної служби України, що є центральним органом виконавчої влади [57].

Серед основних завдань центрального органу виконавчої влади є :

- здійснення сертифікації, схвалення та реєстрацію об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та ліцензування їх діяльності;
- здійснює ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезень пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом.

Таким чином покладаючи на Державну авіаційну службу компетенцію із видачі ліцензій суб'єктам господарювання, держава використовує один із засобів державного регулювання у сфері здійснення підприємницької діяльності який є складовою дозвільної системи.

Таким чином, покладаючи на Державну авіаційну службу компетенцію з видачі ліцензій суб'єктам господарювання, держава використовує один із засобів державного регулювання у сфері здійснення підприємницької діяльності, який є елементом дозвільної системи. Виходячи із зазначених завдань Державної авіаційної служби, можна говорити, що господарська діяльність у сфері авіаційних (повітряних) перевезень потребує дозвільних документів, які можна поділити на дві основні групи.

До першої з них належать документи дозвільного характеру, де суб'єкт господарювання є здобувачем ліцензії – суб'єктом господарювання, який подав до органу ліцензування заяву про отримання ліцензії разом із підтвердними документами згідно з вимогами відповідних ліцензійних умов. Тут убачається етап попереднього регулювання, на якому виникають відносини між дозвільними органами та суб'єктами підприємницької діяльності, з видачею, переоформленням або анулюванням документів дозвільного характеру – ліцензій. Тобто здійснюється допуск до специфічного виду господарської діяльності – повітряних перевезень. До другої належать документи дозвільного характеру, де суб'єкт господарювання є ліцензантом – суб'єктом господарювання, який має ліцензію на провадження встановленого законом виду господарської діяльності.

Друга група дозволів породжує відносини з отримання сертифікатів експлуатанта саме після допуску до здійснення повітряних перевезень, що безпосередньо пов'язані зі станом матеріально-технічного устаткування суб'єкта господарювання та кваліфікацією обслуговуючої ланки такого виду діяльності. Згідно із Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності», законодавець у п. 24 ст. 7 визначає повітряні перевезення як такі, що підлягають ліцензуванню. Ліцензування являє собою засіб державного регулювання провадження видів господарської діяльності, спрямований на забезпечення реалізації єдиної державної політики у сфері ліцензування, захист економічних і соціальних інтересів держави, суспільства та окремих споживачів.

І.М. Ямкова виділяє загальну та спеціальну системи ліцензування. Ліцензування за загальною системою здійснюється відповідно до вищезгаданого Закону, який установлює як перелік видів діяльності, що підлягають ліцензуванню, так і уніфікований порядок отримання дозволу.

Стаття 9 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» та інші нормативні акти виділяються в окрему систему ліцензування. Дозвіл на здійснення перевезень надається Державною авіаційною службою України та являє собою складну систему доступу до здійснення перевезень, яка об'єднується в декілька етапів. Ліцензійні умови спрямовані на лібералізацію ринку авіаційних перевезень України, а їхня дія поширюється на всіх юридичних осіб незалежно від організаційно-правової форми та фізичних осіб – підприємців, які провадять господарську діяльність із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом. До об'єктів ліцензування належить перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів. Що стосується перевезення поштових відправлень, то це питання регулюється Всесвітньою поштовою конвенцією та низкою вітчизняних нормативно-правових актів.

Норми щодо отримання дозвільних документів для здійснення комерційних повітряних перевезень містить Повітряний кодекс України. Так, ст. 92 визначає

загальні умови ліцензування: авіакомпанія повинна мати відповідний дозвіл на здійснення комерційної діяльності у сфері перевезень. Слід звернути увагу, що під комерційними перевезеннями законодавець розуміє саме надання послуги – перевезення пасажирів [5]. Згідно з Наказом державної авіаційної служби «Про затвердження авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» , авіаційний перевізник – суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення повітряним транспортом: український авіаперевізник – на підставі ліцензії, виданої Державіаслужбою [8]. Зазначимо, що наявність ліцензії ще не дає змоги використовувати певні авіалінії або ринки.

Для провадження підприємницької діяльності авіаційне підприємство повинно мати «сертифікат експлуатанта» – сертифікат, що дає змогу виконувати певний вид комерційних перевезень відповідно до умов OPS 1. Визначення «сертифікат експлуатанта» вміщує у себе комплекс дій із боку суб'єкта господарювання та контролюючих органів, що повинні діяти згідно з ліцензійними умовами. Останні являють собою нормативно-правовий акт уповноваженого законом органу державної влади, положення якого встановлюють вичерпний перелік вимог, обов'язкових для виконання експлуатантом – суб'єктом господарювання, що здійснює повітряні перевезення.

Окрім контролюючих органів та самого суб'єкта господарювання, у провадженні повітряних перевезень і забезпеченні авіаційної безпеки бере участь обслуговуючий персонал задля підтримання льотної придатності повітряного судна. Підтримання льотної придатності – це всі процеси, які забезпечують у будь-який час експлуатації відповідність повітряного судна чинним вимогам із льотної придатності та знаходження повітряного судна в придатному для безпечної експлуатації стані.

Слід наголосити, що підтримання льотної придатності покладається на фізичних та юридичних осіб, що здійснюють саме наземне обслуговування: персонал, який засвідчує технічне обслуговування, персонал, відповідальний за

передачу в експлуатацію повітряного судна чи компонента після технічного обслуговування [9]. Як і будь-який етап, що забезпечує «життєздатність» аеропортів до комерційних перевезень, наземне обслуговування підлягає сертифікації згідно з Правилами затвердження сертифікації аеропортів.

Сертифікації підлягає така діяльність із наземного обслуговування: авіапаливозабезпечення авіаційних перевезень і робіт; аеродромне забезпечення; електросвітлотехнічне забезпечення; забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти і вантажів – комплекс заходів в аеропорту щодо реєстрації та оформлення пасажирів, їх посадки та висадки, оформлення перевізної документації, обробки багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна з метою їх перевезення за заявленим маршрутом за умови дотримання вимог авіаційної безпеки, безпеки польотів, забезпечення перевезення небезпечних та спеціальних вантажів, захисту здоров'я пасажирів; забезпечення спецтранспортом та засобами механізації; інженерно-авіаційне забезпечення польотів; метеорологічне забезпечення; наземне адміністрування в аеропорту; обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряного судна; обслуговування повітряного руху в районі аеродрому; передпольотне інформаційне обслуговування; пошукове та аварійне-рятувальне забезпечення; протипожежне забезпечення; радіотехнічне забезпечення обслуговування повітряного руху [10].

Із вищенаведеного вбачається, що комерційні повітряні перевезення як один із видів господарської діяльності являє собою багатоаспектне явище. Це проявляється на різних етапах діяльності авіаперевізника – від моменту отримання допуску – ліцензії і до надання послуги. Комерційні перевезення «оповиті» різними групами дозвільних документів, що дещо ускладнюють функціонування авіаційного підприємства. Як бачимо, сам законодавець розмежовує такий засіб регулюючого впливу, як «спеціальне» ліцензування, що складається з декількох етапів отримання відповідних дозволів, що певною мірою ускладнює й

відправлення державної політики у сфері регулювання дозвільної системи авіаційних (повітряних) перевезень.

Окрім того регулювання господарської діяльності з повітряних перевезень здійснюється і на міжнародному рівні. До основних міжнародних організацій, які допомагають організовувати міжнародне авіаційне транспортне сполучення, можна віднести: Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (ІАТА).

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) - спеціалізований орган ООН, який було створено в 1944 році для сприяння безпечного та впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі. Організація є інструментом для співробітництва в усіх галузях цивільної авіації між 191 державами-членами органу.

ІКАО відіграє важливу роль у зміцненні співробітництва в галузі повітряного транспорту між державами, надає допомогу державам, що розвиваються, в створенні та зміцненні їх повітряного транспорту. Оскільки в цій міжнародній організації беруть участь суверенні держави, то цілком природно можна припустити, що в ній ведеться протиборство між ними за економічні та інші інтереси.

Однак відносини між державами, що належать до різних соціально-економічних систем, в реальних умовах сучасного світу характеризуються діалектичною єдністю як елементів співпраці, так і елементів протиборства, що найбільш характерно проявляється у функціонуванні системи світового повітряного транспорту.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) - це всесвітня організація для всіх міжнародних авіаперевезень, заснована в 1919 році і реорганізована після закінчення Другої Світової війни у 1945 році. ІАТА є професійною асоціацією авіаційних компаній, які здійснюють міжнародні рейси. Головна її функція - упорядкування міжнародного комерційного авіаційного

сполучення, введення єдиних для всіх членів правил і процедур та встановлення погоджених тарифів, пасажирські авіап перевезення на міжнародних маршрутах.

Встановлення тарифів - одна з найважливіших складових роботи ІАТА. Необхідність погодження тарифів серед усіх авіакомпаній-членів ІАТА - це одночасно і політика, і практика, оскільки всі тарифи міжнародних авіакомпаній контролюються урядами країн-власників авіакомпаній.

З наведеного вище вбачається, що регулювання авіапідприємництва, що охоплено організаційно-господарськими відносинами здійснюється, як на внутрішньодержавному рівні шляхом застосування дозвільної системи до провадження підприємницької діяльності, так і на міжнародному рівні формуючи тарифи з авіап перевезень – як основу відплатності таких послуг.

Саморегулювання в господарській діяльності характеризується добровільним здійсненням суб'єктами заходів щодо організації та впорядкування суспільних відносин у певній сфері, на думку фахівців, тож відносини, що охоплюють підприємницьку діяльність з повітряних перевезень становлять внутрішньогосподарські відносини. Частина 7 статті 3 Господарського кодексу України визначає, що внутрішньогосподарськими є відносини, що складаються між структурними підрозділами суб'єкта господарювання, та відносини суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами. З наведеного вище вбачається, що суб'єкт господарювання організовує та впорядковує такі відносини самостійно тобто само регулює їх.

О.М. Гончаренко визначає, що саморегулювання господарської діяльності – це самостійне упорядкування суб'єктами господарювання (їх організаційними об'єднаннями) за допомогою розроблених та встановлених правил, відносин із суспільного виробництва, виготовлення та реалізації продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність, з метою задоволення економічних та соціальних потреб [63 с.83-97].

Особливостями саморегулювання господарської діяльності є:

1) мета – самостійне упорядкування господарської діяльності за допомогою альтернативного або додаткового (субсидіарного) встановлення правил поведінки, не визначених або не достатньо визначених державним регулюванням або вибору альтернативних правил поведінки не заборонених нормами права, визначених державою, їх дотримання та контроль; захист прав суб'єктів відмінним від державного способом за допомогою створення певних інституцій;

2) завдання: а) розробка та встановлення правил поведінки між суб'єктами саморегулювання у конкретній галузі; б) дотриманням та контроль за визначеними правилами між суб'єктами саморегулювання; в) застосування заходів впливу до порушника норм саморегулювання; г) забезпечення прав суб'єктів саморегулювання та їх захист; д) врегулювання спорів між суб'єктами саморегулювання альтернативними методами вирішення спорів; е) забезпечення ефективної взаємодії з органами державної влади, органами місцевого самоврядування, іншими суб'єктами господарювання та споживачами створюваних учасниками саморегулювання товарів і послуг;

3) суб'єкти – безпосередньо суб'єкти господарювання та саморегулівні організації;

4) засоби: договірне регулювання (господарські договори; арбітражні угоди як віддільні від господарського договору угоди; угоди про вибір права, якими визначається застосовний до конкретного договору правопорядок); корпоративні акти; звичаї ділового обороту (торгівлі); стандартні правила здійснення певних видів діяльності стандартів, етичні кодекси; добра практика; процедурні засоби (сертифікація, добра сільськогосподарська практика тощо);

5) межі саморегулювання господарської діяльності, визначені за принципом, якщо прямо не заборонені законом, то дозволені. Дозволяються будь-які форми, засоби саморегулювання, не заборонені законом;

б) засоби забезпечення саморегулювання: договірні (визначені договором); дисциплінарні (визначені саморегулівними організаціями); корпоративні

(внутрішні, передбачені корпоративними актами); система альтернативних методів врегулювання спорів між суб'єктами.

Тож особливим способом внутрішнього регулювання відносин авіапідприємців є правила повітряних перевезень пасажирів та багажу.

Так у своїх правилах Повітряних перевезень пасажирів та багажу, Приватне акціонерне товариство «АВІАКОМПАНІЯ «МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ» (далі – МАУ) зазначає, що Правила розроблені відповідно до вимог міжнародного законодавства у сфері організації повітряних перевезень, обслуговування пасажирів та багажу, Повітряного кодексу України, авіаційних правил України та встановлюють правила, які використовуються при повітряних перевезеннях пасажирів та багажу авіакомпанією МАУ, стандарти та настанови з обслуговування пасажирів та багажу, порядок розгляду претензій, виплати компенсацій. Що визначають собою засоби регулювання [64].

Окрім того, правила повітряних перевезень окремого суб'єкта господарювання окреслюють мету, що полягає у:

- Забезпечення авіаційної безпеки під час організації повітряних перевезень пасажирів та багажу відповідно до вимог нормативно-правових актів, розроблених на підставі Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 20 лютого 2003 року №545-IV.
- Встановлення загальних умов перевезення пасажирів та багажу на рейсах авіакомпанії, на яких має забезпечуватися належний рівень безпеки польотів та якості обслуговування, а також принципів та норм відповідальності авіакомпанії під час організації і здійснення повітряних перевезень пасажирів та багажу, включаючи обслуговування за цими перевезеннями. Встановлення порядку надання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації пасажирам про правила і умови повітряного

перевезення пасажирів та багажу, що забезпечує можливість свідомого і компетентного вибору послуги, до придбання квитка або замовлення обслуговування.

Правила повітряних перевезень, що встановлені МАУ визначають суб'єктів, до яких застосовуються акти саморегулювання. Відтак:

- правила застосовуються до будь-якого міжнародного або внутрішнього перевезення пасажирів і багажу, яке здійснюється повітряним судном за плату або по найму, а також до перевезень повітряним транспортом, що здійснюються авіакомпанією безкоштовно.
- правила застосовуються до пасажира, який подорожує рейсом (рейсами) авіакомпанії згідно з пасажирським квитком. Визначення авіакомпанії у квитку, як перевізника на такому рейсі, є підтвердженням існування договору перевезення на такому рейсі між авіакомпанією і пасажиром, який зазначений у квитку.

Завдання полягає у контролі за дотриманням таких Правил покладається на керівництво Приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України».

Межі регулювання також означені в правилах перевезень, та полягають у:

- Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору України.

В свою чергу засобом саморегулювання внутрішньогосподарських відносин є встановлена відповідальність авіаперевізника, що також передбачається правилами.

Таким чином регулювання внутрішньогосподарських відносин в сфері авіаперевезень полягає у застосуванні засобу саморегулювання через встановлення правил здійснення такої діяльності.

Окрім того, правила повітряних перевезень окремого суб'єкта господарювання окреслюють мету, що полягає у:

- Забезпечення авіаційної безпеки під час організації повітряних перевезень пасажирів та багажу відповідно до вимог нормативно-правових актів, розроблених на підставі Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 20 лютого 2003 року №545-IV.
- Встановлення загальних умов перевезення пасажирів та багажу на рейсах авіакомпанії, на яких має забезпечуватися належний рівень безпеки польотів та якості обслуговування, а також принципів та норм відповідальності авіакомпанії під час організації і здійснення повітряних перевезень пасажирів та багажу, включаючи обслуговування за цими перевезеннями. Встановлення порядку надання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації пасажирам про правила і умови повітряного перевезення пасажирів та багажу, що забезпечує можливість свідомого і компетентного вибору послуги, до придбання квитка або замовлення обслуговування.

Правила повітряних перевезень, що встановлені МАУ визначають суб'єктів, до яких застосовуються акти саморегулювання. Відтак:

- правила застосовуються до будь-якого міжнародного або внутрішнього перевезення пасажирів і багажу, яке здійснюється повітряним судном за плату або по найму, а також до перевезень повітряним транспортом, що здійснюються авіакомпанією безкоштовно.

- правила застосовуються до пасажера, який подорожує рейсом (рейсами) авіакомпанії згідно з пасажирським квитком. Визначення авіакомпанії у квитку, як перевізника на такому рейсі, є підтвердженням існування договору перевезення на такому рейсі між авіакомпанією і пасажиром, який зазначений у квитку.

Завдання полягає у контролі за дотриманням таких Правил покладається на керівництво Приватного акціонерного товариства «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України».

Межі регулювання також означені в правилах перевезень, та полягають у:

- Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору України.

В свою чергу засобом саморегулювання внутрішньогосподарських відносин є встановлена відповідальність авіаперевізника, що також передбачається правилами.

Слід наголосити, що повномасштабне вторгнення ставить перед науковцями завдання із розбудови як правової доктрини так і моделей законодавства для періоду післявоєнного відновлення. Розуміючи важливість впливу засобів регулюючого впливу на суб'єктів господарювання, не можна оминати встановлення спеціальних режимів господарювання під час воєнного стану.

Так, у своїй статті Швидка Т.І. відображає основні позиції щодо спеціальних режимів в умовах воєнного стану «... Виходячи з аналізу доктринальних джерел, можливо виділити особливості спеціального правового режиму, до яких відноситься:

- 1) особливий правовий порядок регулювання господарських відносин, що забезпечується державою;

- 2) має пільгову та/або обмежувальну спрямованість регулювання;
- 3) запроваджується за наявності відповідної мети;
- 4) комплексний характер;
- 5) регулюється спеціальним законодавством;

б) може поширюватись на певну територію та/ або в певній сфері господарювання. Таким чином, на основі виділених особливостей наявна можливість надати власне визначення спеціального правового режиму господарювання, під яким слід розуміти правовий режим, закріплений в спеціальному законодавстві та забезпечений державою, що встановлює особливий порядок регулювання господарських відносин, зумовлений публічним інтересом, на певній території, в певному секторі економіки, шляхом встановлення широкого кола обмежень та/або з наданням комплексу преференцій за-для досягнення відповідної мети» [65 с. 88-93]

Стаття окреслює також один із режимів - Заохочувальний спеціальний режим має на меті створення інвестиційно привабливого сектору економіки або певної території шляхом запровадження ряду заохочень для інвесторів. До таких відноситься спеціальні режими господарської діяльності в окремих галузях економіки, на території пріоритетного розвитку та спеціальні (вільні) економічні зони.

Розуміючи актуальність відновлення інфраструктурних об'єктів авіаційної промисловості, перед нами постає питання у створенні механізму, який би спростив відбудову. Відтак основною пропозицією є утворення спеціальних економічних зон на території держави, де буде проходити відбудова інфраструктурних об'єктів. Розуміючи, що такі об'єкти є власністю держави (злітно-посадкові смуги) і розташовані на території певної громади, оптимальним засобом у залученні коштів є проведення державних закупівель на післявоєнне відновлення авіа-інфраструктури. Звернемо увагу, що таке відновлення по суті являє собою будівництво. Як і будь який процес зведення або відновлення об'єктів

він регулюється державними будівельними нормами, наприклад Забезпечення якості будівельної продукції за ДБН А.3.1-5 [66].

14 липня 2022 року набули чинності зміни до Закону «Про публічні закупівлі», які запроваджуються на певний строк, точніше на 10 років. Додамо, що відлік починається з 2022 року у Законі фіксується вимога щодо ступеня локалізації Україні закупівлі визначених цим актом товарів, вартість яких дорівнює або перевищує 200 тис. грн.

В науковій публікації Т. Швидка вказує, що «Локалізація виробництва – це вимога державного підприємства, органу влади чи муніципалітету, які мають право проводити державні закупівлі, придбаваючи товари для своїх потреб, наявності в них місцевої складової. Іншими словами, локалізація товарів – це запровадження для певних товарних позицій, що є предметом закупівлі, обов’язковості існування української складової [68 с. 170-173].

Саме таке бачення закріплено у пункті 29-1 частини першої статті 1 Закону України «Про публічні закупівлі», згідно з яким ступінь локалізації виробництва – це показник місцевої складової у питомій вазі вартості сировини, матеріалів, вузлів, агрегатів, деталей, частин і комплектуючих виробів, робіт, послуг та інших складових вітчизняного виробництва у собівартості товару, що є предметом закупівлі»

Відтак є розуміння що будівництво нового це обмежена територія, якісне будівництво потребує чималих зусиль та дотримання стандартів, а отже використовуючи механізм змін до Закону України « Про публічні закупівлі», можемо висунути пропозицію щодо застосування спеціального режиму господарювання на етап повоєнної відбудови авіаційної інфраструктури шляхом використання локалізованих товарів та засобів провадження робіт з відбудови.

Звертаючись до засобів регулюючого впливу передбачених ст. 12 Господарського кодексу а саме - регулювання цін і тарифів- нашою метою є на

запровадження знижених цін для локалізованого виробництва, що сприятиме пришвидшенню відновленню інфраструктури.

Унікальний інструмент сприяння післявоєнному відновленню авіатранспортної галузі було виявлено через державні закупівлі, які відіграють значну роль у державному регулюванні і по суті здійснення стають засобом регулюючого впливу, враховуючи обсяг проектів реконструкції, і виступають регуляторами економістів. Застосовується особливий режим господарювання, оскільки «локалізація» підкреслюється як правовий стандарт. Необхідно запровадити спеціальний закон, який регулює взаємодію між місцевими виробниками, державою та іншими приватними учасниками післявоєнної відбудови, який слугує механізмом для комунальних, державних чи приватних компонентів. Запропонований шлях може засновуватись та адаптувати вже чинні Закони України «Про державно-приватне партнерство» та «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Механізми який би дозволив використати цю гіпотезу належить царині економічних наук та потребує подальшого обґрунтування.

2.3 Інвестиційна діяльність та її основні засоби в галузі авіаційних (повітряних) перевезень

Економічний прогрес України нерозривно пов'язаний з інвестиційними процесами, які виступають ключовим фактором інтеграції національної економіки у глобальне господарство.

Здебільшого ця інтеграція досягається через оновлення основних активів, перерозподіл капіталів між різними галузями, передачу технологій, впровадження інновацій та обмін управлінським досвідом. Питання стимулювання інвестиційних процесів, зокрема через удосконалення правового регулювання в даній області, на сьогодні є актуальним для більшості країн світу, і Україна не є винятком.

Суспільні відносини, що виникають у результаті здійснення інвестування, визнаються як складні та різноманітні. Це обставина ускладнює визначення економічного та правового змісту поняття «інвестиції» та призводить до різного їхнього тлумачення. Вираз "інвестиції", який має англійське походження та означає «капіталовкладення», розглядається як синонім.

За більшістю вітчизняних економістів інвестиції розглядаються як довгострокові вкладення капіталу у різні галузі та сфери економіки, інфраструктуру, соціальні програми та охорону навколишнього середовища як на національному, так і на міжнародному рівні, з метою розвитку виробництва та отримання прибутку. Визначення інвестицій, наведене в ст. 1 Закону України "Про інвестиційну діяльність", вказує, що інвестиції є різними видами майнових та інтелектуальних цінностей, які вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності. Ці вкладення призначені для створення прибутку (доходу) або досягнення соціального ефекту. Це визначення, взагалі, відповідає міжнародному підходу до інвестиційної діяльності, яка розглядається як процес вкладення ресурсів (благ, майнових та інтелектуальних цінностей) з метою отримання прибутку, доходу, дивідендів (соціального ефекту) у майбутньому.

Таким чином, інвестор відмовляється від задоволення своїх поточних потреб на користь очікуваного задоволення їх у майбутньому, але вже в більшому обсязі. Згідно зі ст. 326 Господарського кодексу України, інвестиції в сфері господарювання визнаються як довгострокові вкладення різних видів майна, інтелектуальних цінностей та майнових прав в об'єкти господарської діяльності з метою одержання доходу (прибутку) або досягнення іншого соціального ефекту.

Сукупність практичних дій, що здійснюються фізичними, юридичними особами та державою з метою реалізації інвестицій, називається інвестиційною діяльністю (частина 1 статті 2 Закону України "Про інвестиційну діяльність").

Інвестиційна діяльність здійснюється на основі інвестицій, що вкладаються громадянами, недержавними підприємствами, господарськими асоціаціями, об'єднаннями, товариствами, державними установами, іншими юридичними

особами, заснованими на колективній власності, фізичними особами, юридичними особами та державою.

Інвестиції, що здійснюються державою, включаючи державну підтримку реалізації інвестиційних проектів відповідно до положень цього Закону.

Інвестиції, здійснені державними підприємствами та установами за рахунок коштів бюджету, позабюджетних фондів, позикових коштів та власних і залучених коштів; інвестиції, здійснені місцевими органами влади.

З вище вказаного випливає необхідність означення видів інвестицій що і становлять собою суть інвестиційної діяльності, тобто засоби. В юридичній літературі є декілька підходів до визначення видів інвестицій.

Інвестиційна діяльність поділяється на різні види інвестицій залежно від вкладених у них матеріальних та інтелектуальних цінностей, інвестиції існують у :

- У вигляді грошових коштів у національній або іноземній валюті, що визнається конвертованою Національним банком України;
- У формі корпоративних прав до яких належать частки у статутних фондах господарських товариств та інших корпоративних утворень, які також називають майновими правами.
- В акціях та інших цінних паперах.
- У формі майна, що складається як з рухомих, так і з нерухомих активів, таких як будинки, будівлі, обладнання та інше матеріальне майно, а також права володіння ними.
- У формі прав інтелектуальної власності».
- Для організації того чи іншого виробництва необхідні формалізовані знання технічної документації, виробничі навички та досвід, але не патент.
- У формі «грошових прав» і можливості пред'являти вимоги щодо виконання договірних зобов'язань, які гарантовані великими банками та мають вартість у конвертованій валюті.

- Права на здійснення господарських операцій, у тому числі з використання надр і природних ресурсів, надаються відповідно до законів або договорів.
- Інші цінності, визначені законодавством України [72 с.6].

Типи інвестицій, доступних для інвестування, поділяються на внутрішні, зовнішні та спільні інвестиції, причому перші здійснюються виключно іноземними інвесторами. Існують відмінності між іноземними та внутрішніми інвестиціями, за винятком походження капіталу. Відповідно до законодавства ст. 1 Закону України «Про режим іноземного інвестування» передбачено, що інвестиції класифікуються саме з позиції походження інвестора.

За типами власності можна виділити дві основні категорії інвестицій, державні та недержавні. Надання позик і кредитів іншій державі однією державою або групою держав називається державними інвестиціями. У цьому сценарії відносини між державами регулюються міжнародними договорами та підкоряються принципам міжнародного права. У деяких випадках приватні установи також можуть надавати інвестиції державі. Приватні інвестиції здійснюються приватними особами, компаніями або громадянами відповідним організаціям.

До цієї категорії підпадають іноземні інвестиції. Інші фактори використовують деякі автори для поділу інвестицій на державні та приватні. Розрізнення державної та приватної власності полягає в тому, що Конституція України містить комунальну форму власності, яка відокремлює ці види власності від недержавної. одні. Приватні та колективні інвестиції мають майже ідентичний правовий режим порівняно з державними та комунальними інвестиціями, на які поширюються особливі правові норми через недержавну власність та обмежені бюджетні категорії.

О.М. Вінник, наголошує на важливості розширення функції в залежності від структури власності інвестора та джерел інвестиційного фонду.

- Приватні інвестиції, які здійснюються фізичними та юридичними особами, що не належать до державної або комунальної власності, за рахунок особистих коштів.

- Державними інвестиціями є інвестування суб'єктів господарювання за рахунок державних коштів, або позикових коштів.
- До комунальних відносять види інвестицій, які здійснюють органи місцевого самоврядування та створені ними організації за рахунок коштів місцевих бюджетів та позикових коштів.
- Інвестори, що вкладають кошти в різні форми власності, можуть здійснювати змішані інвестиції.

За характером і ступенем участі суб'єктів в інвестиційній діяльності виділяються прямі і портфельні (непрямі) інвестиції. Податковий кодекс України в статті 14.1.81, виділяє: інвестиції - господарські операції, які передбачають придбання основних засобів, нематеріальних активів, корпоративних прав та/або цінних паперів в обмін на кошти або майно. Інвестиції поділяються на [73]:

- капітальні інвестиції - господарські операції, що передбачають придбання будинків, споруд, інших об'єктів нерухомої власності, інших основних засобів і нематеріальних активів, що підлягають амортизації відповідно до норм Податкового кодексу;
- фінансові інвестиції - господарські операції, що передбачають придбання корпоративних прав, цінних паперів, деривативів та/або інших фінансових інструментів. Фінансові інвестиції поділяються на:
 - прямі інвестиції - господарські операції, що передбачають внесення коштів або майна в обмін на корпоративні права, емітовані юридичною особою при їх розміщенні такою особою;
 - портфельні інвестиції - господарські операції, що передбачають купівлю цінних паперів, деривативів та інших фінансових активів за кошти на фондовому ринку або біржовому товарному ринку;
 - реінвестиції - господарські операції, що передбачають здійснення капітальних або фінансових інвестицій за рахунок прибутку, отриманого від інвестиційних операцій;

Останні розглянуті класифікації не вимагають особливих коментарів, оскільки вони засновані на одній ознаці, але використовують різні методи, і автори, пропонуючи їх, керуються власними міркуваннями. Відтак виникає питання що є оптимальним для здійснення інвестиційної діяльності в галузі повітряних перевезень.

Незважаючи на значні інвестиційні зусилля в транспортній галузі, через повномасштабну агресію російської федерації проти України проекти модернізації були залишені. Ця тенденція зберігається.

У зв'язку з воєнним станом призупинено реалізацію реформи залізничного транспорту, припинено виконання основних програм, пов'язаних із морськими та внутрішніми водними перевезеннями та авіаційного транспорту.

Наразі перед науковцями, законодавцем та народом держава Україна стоїть гостре питання обрати оптимальний засіб у здійсненні інвестицій в галузі повітряних перевезень.

Вбачається, що основним засобом є інвестиційна іноземна фінансова допомога в продуктивні та прибуткові інфраструктурні проекти та виробництво. Можливе виділення коштів на державні інфраструктурні проекти та дослідження та розробки.

Це не лише сприятиме економічному зростанню країни у післявоєнні часи, а й позбавить від залежності іноземних донорів у майбутньому. Збереженню та розвитку держави сприяє активна участь бізнесу та громадянського суспільства, про що свідчить децентралізація. Тому важливо диференціювати напрями видатків, а не зосереджуватися виключно на державному секторі.

Інвестиційні ресурси необхідні для будівництва повітряних суден, розвитку систем аеропортів, злітно-посадкових смуг та інфраструктури, отримання прав власності на користування майном аеропорту через концесії та оновлення парку повітряних суден. Крім авіазаводів і авіакомпаній, галузь також має добре розвинену наукову базу та необхідні кадри. Це дає зрозуміти, що цей сектор має потенціал. Ми прагнемо використовувати та включати їх якомога більше з наміром покращити фундаментальну науку як для промисловості, так і для

дослідницьких організацій. Встановлені зв'язки з міжнародними партнерами також можуть розглядатися.

Жодний зі способів інвестування, класифікованих наразі вченими юристами не в повній мірі відповідає тим кризовим явищам, з якими стикалась Україна в період повномасштабного вторгнення, а також, наразі, не пропонує вирішити питання «на майбутнє», отже перед нами постає необхідність у пошуку дотичних господарсько правових конструкцій, які б відповідали сутності здійснення інвестиційної діяльності.

На сьогодні все більшої актуальності здобуває інвестиційний договір. Як удосконалений метод вкладення коштів із обов'язками із іншої сторони також. Незважаючи на відсутність у чинному законодавстві роз'яснення «інвестиційних договорів», воно все ж визначає окремі види інвестиційних угод, такі як концесії, дистрибуційні договори та спільна інвестиційна діяльність.

Намагаючись створити інвестиційний контракт, важливо враховувати кількість доступних варіантів його визначення. Вирішальним моментом у визначенні поняття вважається економічна доцільність (ефективність), оскільки вона являє собою оптимальний баланс між інтересами інвестора та держави на кожному етапі інвестиційних відносин.

Відповідно до частини 1 ст. 9 Закону України «Про інвестиційну діяльність» первинним документом для встановлення взаємовідносин суб'єктів інвестиційної діяльності є інвестиційний договір. Правовий вид зв'язку існує між інвестором та іншими інвесторами, які беруть участь у інвестиційній діяльності. Встановіть економічну сутність інвестицій, визначивши договір, який передбачає вкладення коштів в об'єкт інвестування. Інвестиції можна класифікувати за такими категоріями:

- інвестиції власних підприємств або самозайнятих осіб. У цьому сценарії інвестиційні відносини не будуть обов'язковими для обох сторін.

- інвестування діяльності іншої особи, у якому беруть участь два суб'єкти інвестиційної діяльності - інвестор і суб'єкт підприємницької діяльності.

О.К. Вишняков вважає, що основним правовим документом, який регулює взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності, є інвестиційний договір. Ця угода є їхнім основним принципом. Він стверджує, що більшість інвестицій є договірними, за винятком створення підприємства одним засновником та створення структурного підрозділу всередині підприємства.

Юристи загалом розглядають інвестиційні договори як різновид господарсько-правового договору, який має спеціалізовані ознаки та цілі. У науковій юридичній літературі немає єдиного тлумачення правової природи інвестиційного договору, тож було визначено два ключових поняття. У першому випадку інвестиційні договори є правовими актами, однією стороною яких, як правило, є держава, а в другому випадку вони мають цивільно-правовий характер [81].

На думку О. Подцерковного інвестиційні договір в більшій мірі мають під собою передання корпоративних прав, до яких відносять наступні інвестиційні договори з корпоративною складовою: – інвестиційний договір щодо управління корпоративною організацією у повному обсязі або частковому; – інвестиційний договір щодо обігу цінних паперів та інших фінансових інструментів; – інвестиційний договір щодо створення венчурного пайового інвестиційного фонду для управління переданими корпоративними правами з компанією з управління активами [74 с.14-21].

Різноманітні інвестиційні договори з корпоративними компонентами можуть використовуватися для різних цілей, оскільки вони передбачають розподіл часток у статутному капіталі та цінних паперів, які оформляються учасниками товариства в правових договірних формах. Таким чином, у разі встановлення юридичних фактів або закону виникають, змінюються або припиняються корпоративні правовідносини з акцентом на корпоративні права та обов'язки.

Інвестиційний договір укладається з метою досягнення як економічних, так і правових результатів. Метою інвестиційного договору є досягнення кінцевої мети інвестування, визначеної ч. 1 ст. 1 Закону України «Про інвестиційну діяльність». Це передбачає досягнення конкретного результату, можна навести аргумент, що метою інвестиційної угоди не обов'язково є прибуток чи соціальна користь.

Соціальний ефект може мати особистий, громадський або комплексний характер і передбачає взаємозалежність особистих і суспільних соціальних ефектів. Суспільний соціальний ефект не індивідуалізований і охоплює нескінченну кількість індивідів. чому Крім того, це досягається при інвестуванні з метою фінансової вигоди. У цьому контексті суспільний соціальний ефект проявляється у створенні робочих місць, ефективності виробництва, розвитку інфраструктури та формуванні доходів. Тому під час інвестування необов'язково зосереджуватися на тому, чи принесе окремий об'єкт прибуток чи принесе суспільні переваги. Чому це має значення.

Відтак, спираючись на авторське визначення Підприємницької діяльності з авіаперевезень, можемо констатувати, що інвестиційні договори найбільш відповідають способам (засобам) інвестування як процесу, адже ставлять на меті досягнення соціального результату, а кінцевою метою – отримання прибутку

Тож є доцільним розглянути декілька конструкцій договорів, що мають під собою «інвестиційну основу».

- Особливості правового регулювання концесії в галузі повітряних перевезень.

З 20 жовтня 2019 року в Україні діє Закон «Про концесію» (далі – Закон) [75], який спрямований на посилення правового регулювання концесійної діяльності та врегулювання умов залучення приватного капіталу до державної та комунальної власності. Протягом першого півріччя після прийняття Закону було успішно проведено концесійні конкурси на ключові морські порти «Ольвія» та «Херсон».

У рамках державно-приватного партнерства держава або місцева громада створює концесії, які дозволяють йому або їй платити – наприклад, у випадках, коли індивідуальний інвестор, який володіє власністю на об'єкті концесії, отримує забезпечення проекту, і він сам бере на себе комерційний ризик. Тунель під Ламаншем, міжнародний аеропорт Кай Так у Гонконзі та канадська платна дорога 407 Express Toll Route є найбільш значущими концесійними проектами, доступними на даний момент.

Цей тип концесії широко використовується в інфраструктурних проектах, зокрема при будівництві доріг, аеропортів і портів, а також при модернізації портових терміналів. На практиці це працює так: інвестор вкладає кошти в дорожній проект, перш ніж отримати грошову компенсацію за свій проїзд після його завершення. При цьому дорога буде власністю держави, а інвестор матиме вигоду від реалізації свого проекту. Чому Держава може ефективно використовувати концесії для розвитку інфраструктури в умовах дефіциту бюджету без збільшення державного боргу.

Організації приватного інвестування в Україні сприяють різні правові засоби, такі як спільна діяльність, створення спільних підприємств, корпоратизація. Незважаючи на це, концесія привертає все більше уваги. Через складний процес приватизації українські морські порти є привабливими інвестиційними можливостями, навіть незважаючи на те, що вони вже передані в концесію.

Механізм концесії пропонує інвестору кілька переваг. Концесія дозволяє інвестору обійти процес державної приватизації та інвестувати поступовими траншами, а не витратити всю суму на покупку держкомпанії.

Незважаючи на скасування суперечливого галузевого законодавства, новий Закон не скасував низку інших законів, які все ще існували щодо регулювання державно-приватного партнерства. Це було на додаток до базового українського закону «Про концесії». Крім того, державно-приватне партнерство регулювалося різними підзаконними актами, які часто суперечили один одному. Це було особливо проблематично, окрім того, закон встановив чіткі вказівки щодо ініціювання та прийняття рішення про концесію. Також було уточнено процес

проведення десяти операцій, включаючи тендер і відбір. Резолюція відповідає найбільш підходящим міжнародним принципам, при цьому законодавець використовує «Типові законодавчі положення щодо інфраструктурних проєктів, які фінансуються приватними особами», які були розроблені ЮНСІТРАЛ.

Закон пропонує різні гарантії та перспективи для власника концесійних вимог:

- Міжнародний комерційний або інвестиційний арбітраж може бути використаний для врегулювання суперечок, що виникають під час виконання концесійних угод.
- Закони про державні закупівлі не охоплюють відносини, пов'язані з виконанням концесійного договору.
- Прямі переговори між орендарем та орендодавцем можуть сприяти перетворенню договорів оренди державного чи комунального майна на договір концесії для орендаря.
- За договором концесії концесіонер може отримати права вимоги на отримання додаткового фінансування.
- Посилене погодження дозволів на будівництво.
- Більш простий спосіб передачі землі через концесійні проєкти.

Закони України, що набирають чинності з дня укладення концесійного договору, застосовуються лише до тих, які посилюють повноваження конкретного концесіонера.

Крім того, Закон визначає конкретні обмеження щодо приватних партнерів, які працюють за межами своєї юрисдикції, і російські компанії або компанії з російською власністю не можуть брати участь у конкурсі на концесії. Крім того, іноземна компанія буде зобов'язана створити юридичну особу в Україні, якщо виграє концесійний конкурс.

Таким чином, завдяки концесіям держава може за короткий час відновити архаїчну інфраструктуру, яка не відповідає рівню та заважає використанню економічного потенціалу України. Модернізацію існуючих потужностей у

концесію можна розглядати як привабливий комерційний проект для приватних інвесторів, особливо якщо є бажання інвестувати в галузь через високий попит.

Якщо концесія виконана належним чином на всіх рівнях, підвищить інвестиційну привабливість для пілотних проектів шляхом нормалізації помилок у попередніх тендерних процедурах, дозволяючи власнику проекту легше отримати фінансування та полегшуючи реалізацію завдяки додатковій безпеці під землею та містобудівне законодавство.

Закон «Про концесії» визначає концесію як право на будівництво та управління будівництвом або строкове платне володіння майном за умови, що суб'єкт займається підприємницькою діяльністю та бере на себе зобов'язання щодо будівництва, управління та підприємницького ризику.

Згідно з пунктом 2 статті 3 цього ж Закону допускаються концесії в різних сферах господарської діяльності, у тому числі при будівництві та експлуатації залізниць, аеропортів або злітно-посадкових смуг на аеродромах. Крім того, передбачено будівництво та експлуатацію метро через тунелі під існуючою дорожньою інфраструктурою та іншими засобами зв'язку. Крім того, ці концесії поширюються на морські та річкові порти та пов'язану з ними інфраструктуру. Кількість таким чином, передбачається потенціал для врегулювання концесійних угод щодо організації та виконання авіаційних.

Об'єктом концесії є майно цілісних майнових комплексів, система цілісних майнових об'єктів, об'єкти незавершеного будівництва та законсервовані об'єкти, які можуть бути використані для обслуговування населення, спеціально збудовані об'єкти на підставі концесійного договору, інші майнові права державної чи комунальної власності. Концесія може охоплювати як готові, так і існуючі аеропорти, аеродроми чи злітно-посадкові смуги, а також фактичні засоби повітряного транспорту в секторі авіаперевезень.

Статтею 66 Господарського кодексу України встановлено, що підприємствам належить майно, у тому числі виробничі та невиробничі фонди, а також інші цінності, що обліковуються на самостійному балансі їх підприємств.

Повітряний кодекс України є обов'язковим нормативом для визначення складу суб'єктів господарювання у сфері повітряного транспорту.

Кодекс також не конкретизує понять, таких як «аеропорт», так і «аеродром», за визначенням Кодексу, можуть використовуватися для позначення об'єкта та предмета відповідно. Відповідно, варто дотримуватися Закону України «Про транспорт». Статтею 9 встановлено вищезгаданого закону, що транспортні засоби, споруди, фінансові кошти, транспортні засоби, шляхи сполучення та інше майно, закріплене за підприємствами, об'єднаннями, установами чи організаціями центрального органу виконавчої влади в Транспортна галузь є державним надбанням і входить до єдиної транспортної системи.

Виходячи із положень розділу VII Повітряного кодексу «Аеродроми та аеропорти» можна зробити висновок, що вони розглядаються або як цілісний майновий комплекс чи об'єкт, або як окремий вид суб'єктів господарювання. На друге вказує стаття 48 «Аеропорти»: «...Аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил...»

Однією з ключових особливостей концесійних договорів є визначення складу їх суб'єктів. Через різницю правового статусу між суб'єктами-учасниками «радянська доктрина» міжнародного права кваліфікувала правовідносини між компанією-іноземним інвестором і державою-реципієнтом як «діагонально-правові». Це концепція, схожа на радянський підхід. Міжнародне та національне право обґрунтовують різницю в правовому статусі між учасниками умов концесійних угод та державною участю.

На сучасному етапі розвитку міжнародних інвестиційних відносин концесійні угоди можуть укладатися як з органами концесіонера, так і з органами місцевого самоврядування. Ці організації уповноважені або створені виконавчою державною владою.

Роль концесіонера залежить від об'єкта концесії, причому уряд або вищий законодавчий орган кожної держави-одержувача відіграє різну роль. Є доцільною

пропозиція обмежити кількість осіб, залучених до діяльності іноземних підприємств і компаній зі створення, реконструкції та експлуатації конкретних об'єктів концесійних договорів, таких як інфраструктура аеропорту та морського порту, виходячи з тематика учасників.

Згідно зі статтею 9 Закону України «Про концесії» концесійний договір укладається на строк, визначений у договорі, який має бути не менше 10 років та не більше 50 років. Статтею 10 названого Закону визначено, що істотними умовами договору концесії є сторони договору; види діяльності, роботи, послуги, які здійснюються за умовами договору; об'єкт концесії (склад і вартість майна або технічні і фінансові умови створення об'єкта концесії); умови надання земельної ділянки, якщо вона необхідна для здійснення концесійної діяльності; перелік видів діяльності, здійснення яких підлягає ліцензуванню; умови встановлення, зміни цін (тарифів) на виготовлені (надані) концесіонером товари (роботи, послуги); строк дії договору концесії, умови найму, використання праці працівників – громадян України; умови використання вітчизняних сировини, матеріалів; умови та обсяги поліпшення об'єкта концесії та порядок компенсації зазначених поліпшень; умови, розмір і порядок внесення концесійних платежів; порядок використання амортизаційних відрахувань; відновлення об'єкта концесії та умови його повернення; відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що випливають з концесійного договору; страхування концесіонером об'єктів концесії, взятих у концесію; порядок внесення змін та розірвання договору; порядок вирішення спорів між сторонами; право на отримання інформації та проведення перевірки виконання умов договору; порядок та умови передачі, у тому числі з наданням гарантії кредиторам, прав і зобов'язань, що випливають з концесійного договору; порядок використання об'єктів права інтелектуальної власності.

У сучасній ринковій економіці України недостатньо просто виготовити якісний продукт і продати його споживачам; також потрібна вміла організація та продаж. Серед нововстановлених договорів договір комерційної концесії може сприяти відносинам, які прямо закріплені в Цивільному кодексі України. Наразі

немає єдиної думки в доктрині та законодавстві щодо правового регулювання договорів комерційної концесії. Незважаючи на триваючі дискусії, правова природа договорів комерційної концесії, їх предмет, об'єкт та договірні зобов'язання все ще залишаються дискусійними.

Згідно зі ст. 1115 Цивільного кодексу України [76] за договором комерційної концесії одна сторона (правовласник) зобов'язується надати другій стороні (користувачеві) за плату право користування відповідно до її вимог комплексом належних цій стороні прав з метою виготовлення або продажу певного виду товару, або надання послуг. Крім ЦК України, регулювання відносин комерційної концесії здійснюється главою 36 Господарського кодексу України.

Франчайзингові угоди за межами країни можуть бути пов'язані з угодами комерційної концесії. Унікальний тип франчайзингової системи, відомий як кооперація, створюється шляхом вертикальної інтеграції великих і малих підприємств через оригінальну модель ліцензійного контракту (франшизи). Менші компанії можуть брати участь у певній бізнес-діяльності, ініційованій їх франчайзером, яким зазвичай є велика материнська компанія. Відповідно до ЦК України договір франчайзингу відноситься до договору комерційної концесії, а його сторонами є відповідно франчайзер і ліцензіат, які мають права та беруть участь як користувач.

Цивільне законодавство України чітко визначає цей договір як іменований. Водночас він не поширюється на ті, які спеціально спрямовані на розпорядження правами інтелектуальної власності, оскільки такі права не є його виключною сферою. Договір комерційної концесії є єдиним, який наразі включає згадані договори, що опосередковано забезпечує захист прав інтелектуальної власності. Франчайзингові угоди — це цивільно-правові угоди, які підпадають під вертикальну категорію та відрізняються від дистриб'юторських угод, угод про передачу ноу-хау чи інших угод.

Цивільний кодекс України визначає предмет договору комерційної концесії. Частиною 1 ст. 1116 Цивільного кодексу України договори комерційної концесії передбачають право на використання майнових прав інтелектуальної власності,

комерційний досвід та ділову репутацію. ст. 366 Господарського кодексу України визначено, що договори комерційної концесії ч. 2 допускають використання певних прав, наданих користувачеві правовласника, ділової репутації та комерційного досвіду.

Це важливий елемент українського законодавства щодо захисту торговельних марок. Набір прав передається користувачеві на підставі положень Цивільного кодексу України, хоча законодавець не надав жодних роз'яснень, що це за права. Грунтуючись на дослідженні доктрини, можна зробити висновок, що певні права також надаються на використання комерційних тасмниць та інформації від комерційних підприємств, а також виробничих технологій або систем продажу.

Літаки, аеропорти, організації повітряного руху та авіабудівні підприємства є частиною операцій авіатранспортної галузі. Авіатранспортні компанії зазвичай розглядаються як нефінансові установи в галузі фінансових послуг. Підприємства на фінансовому ринку функціонують або як емітенти, або як постачальники цінних паперів, а не як споживачі різних видів фінансування.

В даний час основними послугами, якими користуються авіатранспортні компанії, є страхування, кредитування та лізинг. Завдяки стрімкому зростанню обсягів авіаперевезень вітчизняні авіакомпанії знаходять способи отримати більше фінансування для поповнення своїх операційних резервів готівки, впроваджують дорогі програми для забезпечення доступності своїх літаків у літній період та перенабирають свій флот. Авіакомпанії все більше відкриваються для інвесторів, які зацікавлені в позичанні грошей на фондовому ринку. Факторинг, франчайзинг, інвестиційна діяльність і котирування цінних паперів, а також консультаційні послуги, такі як валютні операції, розрахункові та платіжні операції тощо, є серед інших послуг, які використовуються сьогодні. Необхідність розгляду основних фінансових послуг, якими користуються компанії авіаперевезень, очевидна з вище.

Франчайзинг літаків не такий поширений і менш помітний.

Фахівці з франчайзингу розглядають його використання в повітрі як унікальну, самобутню та законну конструкцію. Самі авіакомпанії оцінюють зростання роботи за франчайзинговими схемами як загальну тенденцію в галузі

авіаперевезень, а не інші варіанти. На нашу думку, авіаційна галузь має різноманітні альянси та партнерства. Процес включає кілька етапів, включаючи фарбування лаками, зміну одягу стюардес і зміну варіантів квитків, незважаючи на комерційні угоди та франчайзингові відносини. Прикладом їхнього успіху в авіації став франчайзинг.

Американські авіакомпанії продають свої франшизи в Сполучених Штатах протягом приблизно двох десятиліть. Найбільші авіакомпанії, які працюють на міжнародних маршрутах, називаються франчайзерами, тоді як регіональні авіакомпанії обслуговують Сполучені Штати. Цьому тренду, сприяє не лише розмір внутрішнього ринку перевізників, а й тенденція до об'єднання його основних операторів». «Британські Авіалінії» першим визнав американську «естафету» в Європі.

У Європі американську "естафету" першою прийняла "Бритиш Еруейз" (British Airways, "Бизей"), чийм франчайзи в 1993 р. стала регіональна авіакомпанія "Сіті Флайер" (CityFlyer). На сьогоднішній день в "Бизей" уже дев'ять франчайзи (British Regional Airlines, GB Airways, Brymon Airways, Loganair, Maersk Air, Sun Air, Comair, British Mediterranean Airways) і ведуться переговори ще із чотирма. Національні перевізники різних європейських країн почали наслідувати приклад британської авіакомпанії, а Lufthansa тепер переймає Luftwaffe та Augsburg Airways.

Такі франшизи, як Rheinholdflug, Contact Air, Azurra Air і Jersey European Airways, Gill Airways або Brit Airways, добре відомі своїми рейсами. Крім того, вони працюють у Швейцарії та за кордоном через різні авіакомпанії, включаючи Swissair (Swissair) і KLM (Air UK і Air Excel). Франчайзингові перевізники, як правило, демонструють усі характеристики франчайзерів, включаючи відповідні символи на літаках і уніформі бортпроводників, а також касах квитків або стійках реєстрації. Згідно з угодою, франчайзер повинен буде сплатити фіксовану плату за використання торгової марки та різні суми у відсотках від обороту за діяльність, пов'язану з брендом.

Відтак, враховуючи вплив кризових явищ на економіку України таких як повномасштабне вторгнення, дійсним «виходом» на новий рівень є залучення інвестицій у вигляді саме франчайзингу, адже провадження авіаційних перевезень під лівреями відомих світових авіакомпаній запевнить не лише пасажирів, а й партнерів-інвесторів у «безпечності» вкладення коштів в межі економіки України .

- Особливості правового регулювання лізингу в галузі повітряних перевезень

Бізнес, який характеризується значним впровадженням новітнього обладнання та технологій, буде привабливим для інвесторів у сучасних умовах господарювання. Критичний знос основних фондів більшості підприємств України спричинив проблеми з підвищенням економічних і соціальних показників розвитку. Таким чином, вітчизняні підприємства повинні надавати пріоритет пошуку нових кредитних інструментів, які можуть прискорити оновлення виробництва. Таким чином, серед різноманітних нетрадиційних банківських послуг лізинг є сьогодні найбільш значущим.

Лізингові операції є давньою складовою економіки розвинених країн. Завдяки швидкому розвитку промисловості та науково-технічному прогресу лізинг став трендом. Кілька переваг лізингу, який об'єднує кредитування та оренду, полягають у поповненні прибутку від інвестицій, забезпеченні легкого доступу до капіталу та усуненні потреби у великих початкових витратах при використанні нового або дорогого обладнання. Активізуючи процеси оновлення основних засобів, ці інвестиції інструмент також нормалізує фінансово-економічний стан підприємств у цілому та пожвавлює розвиток бізнесу в цілому.

Держава повинна забезпечити достатній правовий захист лізингової діяльності». Регулювання та правова діяльність щодо лізингових операцій в Україні ґрунтується як на національному, так і на міжнародному законодавстві. Відповідно до статті 1 Конвенції УНІДРУА про фінансовий лізинг, останній визначається як діяльність, що демонструє [77]:

- Орендодавець має повноваження вибирати обладнання та постачальника, а не покладатися на свою думку чи досвід роботи з орендодавцем.
- Лізингодавець заковує обладнання для лізингу, який повинен бути укладений між лізингоодержувачем і орендодавцем, наскільки відомо їх постачальнику.
- Орендні платежі визначаються на основі амортизації обладнання, яка зазвичай вважається суттєвим фактором в договорі оренди.

Економічний зміст лізингу викладено у Господарському кодексі України. У статті 292 зазначено, що лізинг – це господарська діяльність, спрямована на інвестування власних чи залучених фінансових коштів, яка полягає в наданні за договором лізингу однією стороною (лізингодавцем) у виключне користування другій стороні (лізингоодержувачу) на визначений строк майна, що належить лізингодавцю або набувається ним у власність (господарське відання) за дорученням чи погодженням лізингоодержувача у відповідного постачальника (продавця) майна, за умови сплати лізингоодержувачем періодичних лізингових платежів.

Податковим кодексом та Законом України «Про фінансовий лізинг» [78] надано визначення змісту та умов визнання фінансового лізингу. Згідно зі статтею 14 Податкового кодексу України фінансовий лізинг - це господарська операція, що вчиняється фізичною або юридичною особою і передбачає передачу лізингоодержувачу майна, що є основним активом, а також усіх ризиків і винагород, пов'язаних з лізингом.

Договір лізингу повинен мати фінансові наслідки, якщо він містить хоча б одну з таких умов: Протягом строку дії договору лізингу лізингоодержувач зобов'язаний викупити об'єкт лізингу та передати його у власність за ціною, зазначеною в договорі лізингу.

Залишок вартості об'єкта лізингу не повинен перевищувати 25% його початкової вартості за договором лізингу, який діє з початку строку лізингу.

Лізингові платежі вважаються такими, що дорівнюють або перевищують початкову вартість об'єкта лізингу з початку строку лізингу.

До припинення договору оренди орендар не може користуватися майном, виготовленим за його специфікаціями, і має використовуватися іншими особами за його технологічними та якісними ознаками. Фінансовий лізинг у ПКУ визначає термін, який починається з моменту переходу ризику до власників майна та закінчується після того, як вони скористалися або набули будь-яких прав за своїм договором оренди відповідно до умов, встановлених як договором оренди, так і договором орендаря.

Фінансовий лізинг - це цивільні правовідносини, що виникають у зв'язку з оформленням/створенням лізингового майна, відповідно до Закону України «Про фінансовий лізинг». Відповідно до договору фінансового лізингу лізингодавець зобов'язується придбати майно у продавця відповідно до специфікацій та умов лізингоодержувача, а потім передати його в оренду орендарю за погоджену плату не менше ніж на один рік.

- лізингодавець – юридична особа, яка передає право володіння та користування предметом лізингу лізингоодержувачу;

- лізингоодержувач – фізична або юридична особа, яка отримує право володіння та користування предметом лізингу від лізингодавця;

- продавець (постачальник) – фізична або юридична особа, в якій лізингодавець набуває річ, що в наступному буде передана як предмет лізингу лізингоодержувачу;

- інші юридичні або фізичні особи, які є сторонами багатостороннього договору лізингу.

Лізинг – унікальний вид підприємницької діяльності, який виконує роль економічного регулятора інвестиційного розвитку та сприяє інвестиційним процесам у вітчизняній економіці.

Авіація є головним сектором української економіки. Багато країн світу, в тому числі й Україна, використовують літаки українського виробництва. Незважаючи на це, більшість авіакомпаній не в змозі профінансувати самостійне

придбання нової авіаційної техніки, а позиковий капітал (кредити комерційних банків) не вигідний через високі процентні ставки за «довгими грошима» та потребу в кредитах комерційних банків для забезпечення кредитів.

Лізинг розпочинається з попередніх домовленостей сторін щодо конкретного авіаційного об'єкта, які закріплюють у документі, що зазвичай називається «Letter of intent / LOI», і в буквальному перекладі українською мовою це означає "лист про наміри". Цей документ може мати й інші назви: пропозиція / лист про обов'язки, меморандум про розуміння (proposal / commitment letter / memorandum of understanding) тощо.

Зміст попередніх угод включає інформацію про технічний стан авіаційної одиниці, як буде виконуватися контракт у майбутньому, основні положення та зобов'язання між орендарем та орендодавцем щодо узгоджених загальних ризиків, намір лізингоодержувача застрахувати авіаційний об'єкт від загальних ризиків в обумовлених із лізингодавцем обсягах і намір лізингоодержувача сплатити лізингодавцю забезпечувальний депозит (security deposit) або платіж за постачання (commitment fee / delivery fee).

Традиційно умови попередніх угод, такі як сплата застави, конфіденційність і чинне законодавство, набувають чинності після підписання. Решта положень є чинними, доки сторони погоджуються надати достатньо часу для процедур внутрішнього узгодження та огляду авіаційного об'єкта орендарем. Підготовка до вступу в силу положень попередніх угод вимагає як ціни авіаоб'єкта, яка може перевищувати активи орендаря та вимагати погодження з органами лізингу, так і перевірки технічного стану для забезпечення відповідності запропонованим ними місячним орендним ставкам. У який момент кожна сторона визначає, чи є угоди обов'язковими в повному обсязі, чи вони висловлюють незацікавленість у продовженні співпраці.

Коли немає прямого визначення обов'язкового характеру попередніх угод і виникають суперечки, головне занепокоєння полягає в намірах сторін, які можна оцінити за допомогою чотириетапного методу, який розглядає повноту угод,

посилання на майбутні контракти або посилання один до одного, часткове виконання та складність запропонованої операції.

Некомерційна організація під назвою Aviation Working Group (AWG) відповідає за розробку політики, законів і нормативних актів для сприяння міжнародному фінансуванню та оренді авіаційних засобів, зосереджуючись на тому, щоб попередні угоди були обов'язковими. За даними AWG, у такому випадку буде укладено попередню угоду, яка може бути задокументована в Кейптаунському міжнародному реєстрі прав власності та тягарів на авіаційні об'єкти, що дасть орендареві додаткові важелі, щоб переконати обидві сторони погодитися на те, що було попередньо узгоджено. Навіть якщо одна сторона втратить інтерес до правовідносин, цей попередній договір гарантував, що всі сторони основного договору отримують свої права та обов'язки згідно з умовами попереднього договору.

Попередні угоди є, по суті, добровільними, тобто вони стають попередньо письмовим контрактом, у якому сторони визначають, яка форма та зміст Конвенції буде обов'язковою, і в цьому випадку зобов'язує Україну.

Кейптаунська конвенція вимагає, щоб про будь-які авіаційні об'єкти повідомлялося в письмовій формі, незалежно від того, чи можна їх відтворити або надрукувати, і вказати свою згоду на оренду авіаційного об'єкта в розумний спосіб (стаття 7). Це стосується всіх транзакцій.

Відповідно до Кейптаунської конвенції особа, відповідальна за авіаційний об'єкт, включаючи його оренду, є обов'язковою для того, щоб мати право його експлуатації. У російськомовному автентичному тексті Кейптаунської конвенції «влада» замінено на «право». чому Цей самий термін використовується в офіційному перекладі Кейптаунської конвенції українською мовою. Коментатори Кейптаунської конвенції стверджують, що поняття «влади» є ширшим, ніж його первісне значення, охоплюючи як законне, так і незаконне розпорядження (включно з тим, що перевищує межі повноважень), а також певні винятки. Тому при визначенні обсягу повноважень орендодавця необхідно враховувати термін «повноваження щодо розпорядження».

Кейптаунська конвенція визначає ідентифікацію авіаційних об'єктів як обов'язкову вимогу для транзакцій. Серійний номер літального об'єкта, найменування виробника та модель повинні бути вказані користувачем. Вибір ідентифікаційних даних базується на їх незмінності протягом усього терміну експлуатації авіаційного об'єкта. Авіаційні об'єкти реєструються в національних реєстрах повітряних суден, а операції з ними реєструються в реєстрі Кейптауна.

У попередньому договорі визначаються вимоги до обраного авіаоб'єкта, який буде використовуватися, в тому числі його ціна (основні та додаткові лізингові платежі), умови страхування відповідно до чинного законодавства, домовленості між сторонами щодо компенсації при розірванні та завершенні лізингу.

До передачі авіаційного об'єкта та підписання основного договору (контракту лізингу) обидві сторони повинні виконати частину умов попереднього договору (*conditio*). У результаті вони отримали назву умов прецеденту. Вимоги складаються з: обміну документами, які окреслюють здатність сторін укласти угоду, як-от згода засновників та особа, яка її підпише, а також правові висновки щодо сумісності будь-якого договору з відповідними національним законодавством. Крім того, на відміну від обов'язкової попередньої умови продавця, яка вимагає, щоб менше 50% повітряного судна було звільнено від обтяжень і претензій третіх сторін, лізинг зайнятого судна за згодою кредиторів неможливий для лізингоотримувачів, які мають таке право.

Лізингодавець зобов'язаний привести авіаційний об'єкт і його документи у відповідність до вимог постачання, узгоджених із лізингоодержувачем.

Сплата забезпечувального депозиту лізингоодержувачем належить до обов'язкових попередніх умов. Сплачений забезпечувальний депозит лізингодавець не повинен змішувати зі своїми власними коштами. Сторони можуть домовитися про нарахування на нього відсотків. Забезпечувальний депозит має дві функції: забезпечувальну і стимулювальну. Він підтверджує серйозність намірів сторін і забезпечує належне виконання кожною з них своїх обов'язків як за попереднім, так і за основним договорами. У разі невиконання умов попереднього договору лізингоодержувачем, попередній договір припиняється, а

забезпечувальний депозит залишається в розпорядженні лізингодавця як компенсація зазнаних збитків. У разі невиконання лізингодавцем попередній договір припиняється, а забезпечувальний депозит повертають лізингоодержувачу. Так, у разі невідповідності повітряного судна узгодженому сторонами стану на момент постачання лізингоодержувач має право відмовитися від договору та вимагати повернення забезпечувального депозиту. Для прикладу, відмову Ut Finance Corporation від прийняття судна та вимогу про повернення забезпечувального депозиту Нью-Йоркський суд визнав правомірними, оскільки Austrian Airlines Oesterreichische Luftverkehrs AG не виконала попередніх обов'язкових умов у частині відповідності стану судна домовленостям сторін.

Отримання забезпечувального депозиту накладає на лізингодавця обов'язок зняти свою пропозицію лізингу авіаційного об'єкта з ринку. У разі порушення цього обов'язку забезпечувальний депозит підлягає поверненню лізингоодержувачу, оскільки це може бути розцінено судом як намір не постачати літак.

Через значний розмір (такий платіж може становити 3– 6-місячну орендну плату) сплата забезпечувального депозиту може відбуватися частинами.

Орендодавець несе відповідальність за бронювання авіаоб'єкта за орендарем після отримання першої частини застави, причому останній платіж здійснюється безпосередньо перед передачею такого об'єкта.

Припинення покладення на грошові гарантійні депозити для гарантованих платежів можна уникнути, замінивши їх безвідкличним банківським акредитивом або гарантією, що підвищує стабільність лізингодавця порівняно з іншими фінансовими інструментами, які залишаються незалежними від основного зобов'язання.

Замість застави, канцелярські або договірні платежі можуть здійснюватися у формі «платежів за постачання». Якщо лізингодавець вчинив нечесно, став неплатоспроможним або банкрутством і не виконав своїх зобов'язань за попереднім або основним договором, лізингоодержувач може зіткнутися з труднощами з поверненням сплаченої суми.

Вимога лізингодавця сплатити забезпечувальний депозит або платіж за постачання залежить від ринкових умов. Так, наприклад, останнім часом через скрутний стан авіаційної галузі у світі загалом лізингодавці схильні до отримання платежу за постачання, оскільки вони можуть витратити їх на власні потреби з моменту отримання.

Хоча забезпечувальний депозит і платіж за постачання в разі невиконання зобов'язань із боку лізингоодержувача не повертають останньому, вони не є завдатком, оскільки в разі невиконання з боку лізингодавця в лізингоодержувача не виникає права вимоги подвійної суми.

Лізинг авіаційних об'єктів не у виробника або створеної ним структури здійснюють на умовах "як є" та "де є" (as is, where is) і "з усіма недоліками" (with all faults), тобто лізингоодержувач може покладатися лише на результати самостійно проведених технічних перевірок, які включають в себе як вивчення технічної документації на авіаційний об'єкт, так і його фізичну перевірку на предмет відображення в технічній документації здійснених ремонтів і виконання цих робіт сертифікованими особами, оскільки ремонти та записи, здійснені особами, що не мають належних сертифікатів, розглядають як такі, що не виконані.

Метою узагальнених (стандартизованих) умов є максимальне втілення індивідуальних умов, підтвердження відсутності відповідальності лізингодавця за експлуатацію авіаційного об'єкта, надання лізингоодержувачу права користуватися гарантіями виробників для належного функціонування складників авіаційного об'єкта, а також визначення умов постачання та повернення авіаційного об'єкта.

Також, відзначено в угодах лізингу застереження щодо "чистого" лізингу (net leasing). У вітчизняній науковій літературі поняття "чистий лізинг" розглядається як один із видів лізингових правовідносин, що не є коректним. Зазначене застереження передбачає беззаперечний та абсолютний обов'язок лізингоодержувача сплатити лізингові платежі без вирахувань податків і зборів, незалежно від вимог національного законодавства місцезнаходження лізингоодержувача, а також податків, пов'язаних із предметом лізингу, замість лізингодавця. Важливо відзначити, що лізингоодержувач не має права здійснювати

зарахування своїх претензій до лізингодавця за рахунок лізингових платежів. У випадку має претензії до лізингодавця, вирішення конфлікту можливе лише через суд, а не за рахунок зменшення своїх фінансових зобов'язань.

Супровідним "чистого лізингу" є застереження про "збільшення платежу на сплачений податок" (gross up), яке передбачає отримання лізингодавцем лізингового платежу без податкових вирахувань, таких як податок на репатріацію. Реалізація цього застереження може бути обмежено в разі, якщо податкове законодавство лізингоодержувача забороняє включення податкових застережень, за якими підприємства, що виплачують доходи, приймають на себе зобов'язання щодо сплати податків на доходи нерезидентів. Українське законодавство не надає чітких вказівок стосовно законності застосування цього застереження.

Більшість українських авіакомпаній орендують повітряні суда в іноземних лізингодавців. Завдяки укладеним двостороннім договорам про уникнення подвійного оподаткування українські лізингоодержувачі можуть сплачувати основні лізингові платежі без відрахувань податку на репатріацію, оскільки доходи лізингодавця від експлуатації повітряних суден, що використовуються в міжнародних перевезеннях, підлягають оподаткуванню лише в його державі.

Угоди лізингу містять стандартизовані положення про заяви та гарантії, які сторони надають одна одній при укладенні угоди. З погляду загального права, "заяви" та "гарантії" – це різні правові концепції, які призводять до різних наслідків у разі їхнього порушення. Заяви, надані недостовірно, можуть викликати дострокове розірвання договору, тоді як неправдиві гарантії дозволяють вимагати компенсації завданих збитків.

"Заяви та гарантії" можуть бути доповнені положеннями про спеціальні обов'язки (covenants), які можуть бути операційними (operational covenants), головним з яких для лізингодавця є забезпечення лізингоодержувачу спокійного володіння авіаційним об'єктом (quiet enjoyment) у разі його обтяження на користь кредиторів.

Спокійне володіння авіаційним об'єктом є нематеріальним правом лізингоодержувача за англійським законодавством, визнаним міжнародними

конвенціями. Воно зобов'язує лізингодавця гарантувати лізингоодержувачу право володіти авіаційним об'єктом, яке не може бути порушене іншими особами, навіть якщо вони мають майнові права на об'єкт. При порушенні цього права лізингоодержувач може вимагати компенсації від лізингодавця.

Лізингоодержувач також може вимагати від кредиторів лізингодавця письмової гарантії спокійного володіння авіаційним об'єктом, якщо лізингодавець надав їм майнові права в заставу. У випадку порушення цього права лізингоодержувач має право вимагати відшкодування завданих збитків.

Спеціальні обов'язки лізингоодержувача пов'язані з забезпеченням безпечної експлуатації авіаційного об'єкта та його компонентів протягом узгодженого терміну. Термін цей розраховується з моменту постачання і може бути визначений датою, періодом у роках або місяцях, чи пов'язаним із певною подією. Зазвичай, угоди лізингу укладають на 5–7 років в залежності від віку авіаційного об'єкта.

Угоди лізингу розрізняють поняття "невиконання обов'язку" (default), "випадок невиконання обов'язку" (event of default) і "випадок припинення" (termination events). У випадку виникнення цих ситуацій лізингодавець має право вимагати повернення авіаційного об'єкта.

Укладений та підписаний договір лізингу (оренди) повітряного судна служить основою для передачі цього судна лізингоодержувачу за допомогою акта приймання-передання. Саме акт приймання-передання, а не договір лізингу, визначений серед документів, які подаються разом із заявкою на реєстрацію повітряного судна в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, відповідно до положень Авіаційних правил України, частина 47 "Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні" від 5 лютого 2019 року, № 153. У реальній практиці лізингоодержувач, безумовно, подає як сам договір лізингу (оренди) повітряного судна.

Таким чином, єдиним успішним методом вирішення проблеми є збільшення виробничих потужностей авіакомпанії. Серед найбільших галузей економіки України – авіаційний. Українські літаки експлуатуються в Україні та багатьох інших країнах світу. Більшості авіакомпаній не вистачає фінансових можливостей

для самостійного придбання нової авіаційної техніки, а позиковий капітал через комерційні банки є нерентабельним через високу вартість «довгих грошей» і потребу в кредитах комерційних банків для забезпечення кредитів.

Отже, єдиним дієвим підходом до вирішення питання розширення виробничих потужностей авіакомпаній та оновлення парку авіатехніки є лізинг. Численні українські авіакомпанії отримали цінний досвід завдяки міжнародному лізингу. Зокрема, українсько-ірландське спільне підприємство «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) здійснює понад 20 міжнародних рейсів через лізинг трьох «Боїнгів», що стало можливим завдяки високому авторитету партнера.

Ірландська компанія «Guinness Pete Aviation» є світовим лідером з надання послуг з лізингу літаків. Єдиною компанією з прокату авіаційної техніки в Україні є ВАТ «Укртранслізинг». У 1998 році було засновано нове АТ (Укртранслізинг).

Зазвичай, що на підприємстві працює висококваліфікований персонал. Більшість їхніх знань пов'язані з авіацією та економікою, вони працювали як з авіакомпаніями, так і з державними установами. Компанія встановила, що може працювати на умовах ефективного лізингу. Виробництво п'яти літаків Ан-140 і трьох літаків Ан-74ТК 300D підтримано ВАТ "Укртранслізинг" шляхом фінансування.

В процесі аналізу використання фінансового лізингу в авіаційній сфері стає зрозумілим, що цей фінансовий інструмент виявляється необхідним та ефективним для авіакомпаній у сучасних умовах. Зокрема, визначено, що фінансовий лізинг сприяє забезпеченню авіакомпаніям доступу до сучасних повітряних суден без значних початкових витрат, що особливо актуально в умовах стрімкого технічного розвитку та високих вартостей авіаційного обладнання.

Однією з ключових переваг фінансового лізингу для авіакомпаній є можливість ефективного управління фінансовими ресурсами та ризиками. Цей інструмент фінансування дозволяє уникнути значних капіталовкладень на стадії придбання та обслуговування повітряних суден, що, в свою чергу, дозволяє компаніям фокусувати свої зусилля на операційних питаннях та стратегічному розвитку.

Крім того, важливим аспектом використання фінансового лізингу є його роль у стимулюванні конкуренції в авіаційній індустрії. Шляхом надання можливості авіакомпаніям швидко адаптувати свій авіафлот до змінних ринкових умов та вимог пасажирів, фінансовий лізинг сприяє підтримці інновацій та впровадженню новітніх технологій у сфері авіаційного транспорту.

Зазначені аспекти демонструють, що використання фінансового лізингу у сфері авіації є ключовим фактором для ефективного фінансування, оптимізації витрат та стимулювання розвитку цієї стратегічно важливої галузі транспорту.

- Особливості правового регулювання діяльності інвестиційних фондів

Найважливішою функцією інвестицій у відтворювальній системі, незалежно від їх суспільної форми, є відновлення і збільшення виробничих ресурсів; тим самим забезпечуючи належні темпи економічного зростання. Економічну науку завжди хвилювала проблема економічних інвестицій. Інвестиції відповідають за визначення загального процесу економічного зростання, оскільки вони впливають на фундаментальні складові діяльності.

Найактуальнішим підходом у сучасності є забезпечення передумов для виходу з економічної кризи, структурних змін у національній економіці, поступу технічного прогресу та підвищення показників якості економічної діяльності як на мікро-, так і на макрорівнях. Більш надійним механізмом соціально-економічних змін є активізація інвестиційного процесу.

Розкрити природу інвестиційних фондів можна лише шляхом виділення того первинного, що визначає об'єкт дослідження та його внутрішні характеристики, незалежно від того, у яких формах він проявляється. Визначення специфіки діяльності інвестиційного фонду необхідно розглядати як окремий вид

підприємницької діяльності. Аналіз інвестиційних фондів різних країн охоплює широкий спектр об'єктів, майнових комплексів, механізмів і фінансових продуктів.

Це пояснюється тим, при визначенні цієї категорії розглядають лише окремі аспекти та форми діяльності, пов'язані з інвестиційними фондами. Багато інвестиційних фондів є юридичними особами, що є типовим типом організації. Досить поширеними є майнові комплекси, такі як інвестиційні фонди та інші типи контрактів, які не мають юридичного статусу.

Прийнятий у 2001 р. Закон України «Про інститути спільного інвестування» встановлює правові та організаційні основи для їх створення, функціонування, характеристики управління активами. Інвестиційні фонди складаються з ряду відносин, які передбачають залучення коштів та іншого майна, консолідацію активів інвесторів у спеціалізовані керуючі компанії або передачу їх на диверсифіковані інвестиційні рахунки. Ці відносини можуть призвести до доходу від цінних паперів та інвестицій. Крім того, вони також можуть отримувати прибуток від перепродажу інвестиційних об'єктів.

Такі інвестиційні фонди включають наступну сукупність відносин:

- залучення коштів й іншого майна інвесторів;
- об'єднання майна інвесторів у єдиному майновому комплексі (фонді), розпорядження яким передається самому інвестиційному фондові або спеціалізованій керуючій компанії;
- вкладення коштів даного майнового комплексу на диверсифікованій основі винятково в цінні папери й інші об'єкти інвестування з метою отримання прибутку у вигляді інвестиційного доходу (дивідендів, відсотків та інших доходів, належних власникам об'єктів інвестування) або прибутку від перепродажу об'єктів інвестування.

Проблема полягає в тому, що особливість залучення коштів до інвестиційних фондів полягає у використанні механізмів, які дозволяють широкому колу інвесторів вкладати кошти в інвестиції. Заощадження осіб, які не завжди можуть точно передбачити інвестиційні ризики та захиститися від шахрайства, є соціально значущими, і їх масова втрата може призвести до серйозних суспільних конфліктів.

Крім того, відповідно, чинна правова база державних інвестиційних фондів є складнішою, ніж правова база інших учасників фондового ринку.

Випускаючи цінні папери, які призначені для купівлі різними групами осіб, інвестори-початківці можуть отримати доступ до інвестиційного капіталу. І акціонерні товариства, і інвестиційні фонди контрактного типу є способами створення інвестиційних фондів. Завдяки акумулюванню значного капіталу інвестиційні фонди можуть забезпечити високий рівень професійного управління, надійний захист від кредитних ризиків, надійну дохідність акцій і сертифікатів цінних паперів. Диверсифікація активів має вирішальне значення для забезпечення надійності інвестиційних грошей.

В інвестиційних фондах, створених у формі акціонерних товариств, майно, передане інвесторами у фонд, стає власністю інвестиційного фонду. Органи управління або уповноважена керуюча компанія акціонерного інвестиційного фонду розпоряджаються його майном. '

Інвестиційні фонди створюються у формі фондів підрядного типу, де вкладені кошти інвесторів об'єднуються в єдиний майновий комплекс на рахунках у банках і депо. Управління та взаємодію з учасниками здійснюють інвестиційна компанія власного депозитарію та керуюча фірма цього майнового комплексу. Інвесторам надається спільне часткове володіння майном, яке є частиною інвестиційного фонду контрактного типу.

Зв'язок керуючої компанії та інвесторів визначається звичайним договором довірчого управління. При передачі майна інвестиційному фонду відповідальність інвесторів за зобов'язаннями, пов'язаними з діяльністю інвестиційних фондів, може бути обмежена належною їм часткою майна. Майно інвестиційного фонду зберігається окремо від володіння керуючої компанії та інших інвестиційних фондів, що дає змогу захистити його від зобов'язань кредиторів.

Інвестиційні кошти використовуються виключно для отримання доходу шляхом збільшення ринкової вартості об'єктів інвестування, прибутку від перепродажу, а також дивідендів, купонного доходу або інших платежів за цінні папери та інших власників об'єктів. Інвестиції інвестиційних фондів

диверсифіковані. Існує законодавча база для розширення активів інвестиційних фондів, яка включає заборону інвестування певного відсотка їхніх активів у цінні папери одного емітента, обмеження на купівлю емітентного пакета цінних паперів, що перевищує їхню поточну частку, а також обмеження на певні вкладення.

Інвестиційні фонди відрізняються від банківських, страхових і пенсійних.

Критерії оборотності, терміновості та платіжності визначають надання кредитних ресурсів. Після закінчення терміну кредитування кредитори зобов'язані повернути основну суму боргу та відсотки. Очікується, що страховики візьмуть на себе відповідальність за страхове відшкодування у разі настання страхового випадку в межах заздалегідь визначеної суми та в межах умов страхування.

Зв'язки між пенсійними фондами та їх бенефіціарами можуть базуватися на накопиченні або страхуванні. Розвиток відносин передбачає згоду пенсійного фонду виплачувати винагороду вкладникам у розмірі та на термін, визначений будь-яким договором між двома сторонами. На відміну від банків, пенсійних фондів або страхових компаній, інвестиційні фонди не пропонують жодних гарантій щодо сплаченої суми та її дійсності. Сума грошей, що повертається інвестору після виходу з інвестиційного фонду, не визначена заздалегідь і залежить від вартості чистих активів інвестора та їх частки.

Інвестиційні фонди є окремими фінансовими посередниками, які сприяють використанню інвестиційних фондів шляхом випуску цінних паперів або укладення контрактів, об'єднання інвестицій у цінні папери та інші авторизовані об'єкти для отримання прибутку та розподілу своїх чистих активів пропорційно їх часткам. Інвестиційні фонди — це тип фінансових посередників, які пропонують інвесторам певні економічні вигоди, що може зробити інвестиції в інвестиційні фонди більш чи менш привабливими для багатьох інвесторів. За своєю сутністю інвестиційні фонди є частиною ринку фінансових послуг, а точніше – суб'єктом.

Суб'єктами ринку фінансових послуг виступають власники фінансових ресурсів, їх користувачі, фінансові посередники, держава в особі спеціальних органів нагляду та контролю. Фінансовими посередниками є особи, які сприяють у

налагоджені контактів і укладанні угод між власниками і користувачами фінансових ресурсів. Роль таких осіб виконують фінансові установи.

У свою чергу фінансова установа - це юридична особа, яка надає одну чи декілька фінансових послуг та внесена до відповідного реєстру у порядку, встановленому законом. До фінансових установ належать банки, кредитні спілки, ломбарди, лізингові компанії, довірчі товариства, страхові компанії, установи накопичувального пенсійного забезпечення, інвестиційні фонди і компанії та інші юридичні особи, виключним видом діяльності яких є надання фінансових послуг

Поєднуючи кошти широкого кола інвесторів, інвестиційні фонди породжують ефект «економії масштабу», тобто скорочення умовно-постійних витрат інвесторів з управління їхніми інвестиційними ресурсами й транзакційних витрат при купівлі-продажу цінних паперів та інших об'єктів, на кожну одиницю інвестицій. За допомогою інвестиційних фондів для дрібних інвесторів знижуються граничні вимоги для входу на ринок капіталомістких об'єктів інвестування. Наприклад, об'єкти нерухомості в більшості випадків недоступні для індивідуальних дрібних інвесторів, а об'єднання їх коштів в одному інвестиційному фонді дозволить зробити інвестування в такі об'єкти.

Регіональні інвестиційні процеси, як і інші, мають вирішальне значення для сприяння соціально-економічному розвитку регіонів і добробуту громадян, зростанню як ВРП, так і ВВП, податкових надходжень та мультиплікативного податкового ефекту. На успішність і ефективність інвестиційних процесів впливають різноманітні фактори глобального, макро- та мікрорівня.

Необхідно досліджувати ці чинники, усувати негативні та популяризувати позитивні. Регіональні інвестиційні фонди також можуть бути фактором, або навпаки, регіональних інвестиційних процесів. Допомога буде залежати від ефективності та успіху відповідних фондів. Вкрай важливо дослідити передумови для створення та управління інвестиційними процесами, оскільки регіональні інвестиційні фонди є ключовими рушійними силами таких ініціатив. Навпаки, хоча досліджувані структури за визначенням є фінансовими пірамідами та

шахрайськими організаціями, вони є основною перешкодою для розвитку інвестиційного процесу.

Розглядаючи саме регіональні інвестиційні фонди слід уточнити, що вони можуть бути таких основних видів:

1) структури, що акумулюють інвестиційні ресурси регіональних індивідуальних інвесторів та спрямовують ці ресурси в інвестиції (як правило на світовому фондовому ринку) у високоліквідні цінні папери;

2) структури, що спрямовують інвестиційні ресурси національного та(або) світового рівня в прямі інвестиції у регіональні інвестиційні проекти.

3) комбіновані структури – тобто регіональні інвестиційні фонди, що одночасно мають властивості як першого так і другого виду. До того ж, вони можуть надавати інформаційно-консультаційні послуги.

Фонди призначені для підвищення економічного добробуту учасників шляхом збільшення вартості їхніх активів, виплати дивідендів та створення альтернативних пенсійних схем для учасників, а також забезпечення пасивного доходу з можливістю успадкування. Такі структури в першу чергу призначені для людей, які хочуть створити собі альтернативну пенсію в майбутньому та отримувати стабільний пасивний дохід за рахунок дивідендів та збільшення вартості високоліквідних активів.

Фонди можуть організовуватися муніципальними утвореннями та/або регіональними державними органами для сприяння покращенню місцевої громади та послаблення напруженості навколо солідарної пенсійної системи. Із зростанням добробуту громадян регіону зростає і їх соціально-економічний статус. Залучення регіональних і муніципальних структур до формування інвестиційних фондів є необхідним для забезпечення надійності, прозорості та нейтральності щодо шахрайства. Крім того, незалежні приватні комерційні структури поки не в змозі впоратися з цією відповідальністю.

Інститути спільного інвестування стали популярнішими за корпоративні в Україні, а фонди пайового інвестування набули популярності ще ширше в таких країнах, як Австрія, Швейцарія, Німеччина. За рівнем активності ІСІ поділяються

на відкриті, закриті та інтервальні. Відкриті інвестиційні фонди вимагають від інвесторів викупу цінних паперів, у які вони інвестували, тоді як закриті інвестиції вимагають високої ліквідності та низької прибутковості.

Отже, в Україні вже визначена система правових норм, які стосуються створення та функціонування інвестиційних фондів, включаючи пайові фонди. Зазначений правовий режим включає різні рівні юридичної сили та враховує судову практику. Пайові інвестиційні фонди представляють собою нетипових суб'єктів господарювання, які не належать ані юридичним, ані фізичним особам, і їх роль ще досліджується у науковій літературі. Ці фонди розглядаються як активи, спільна часткова власність інвесторів, які перебувають під управлінням спеціалізованої компанії. Мінімальний розмір активів пайового фонду обмежений початковим капіталом корпоративного інвестиційного фонду, і пайовий фонд сам є неюридичною особою. Створення пайового інвестиційного фонду дозволяє здійснювати організацію спільного інвестування через компанію, яка спеціалізується на управлінні активами. Підкреслюється, що ця компанія несе відповідальність за завдані фонду збитки, що є важливим їх аспектом. Законодавство про інститути визначає правову природу пайового інвестиційного фонду як сукупності активів, що належать учасникам на правах спільної часткової власності та перебувають під управлінням компанії з управління активами. У проспекті емісії інвестиційних сертифікатів обов'язково вказуються характеристики фонду, його вид, клас (якщо це застосовно), та віднесення до біржового або венчурного фонду. Бухгалтерський та податковий облік операцій компанії з управління активами через пайовий фонд ведеться окремо від обліку її господарської діяльності та від обліку інших інститутів спільного інвестування. Компанія діє від свого імені за рахунок активів фонду, укладаючи договори та вказуючи реквізити фонду. Учасники пайового фонду не мають права впливати на діяльність компанії та не несуть відповідальності за зобов'язаннями фонду, вони несуть ризик збитків тільки в межах своїх інвестиційних сертифікатів.

Справедливо вважати, що "пайовий інвестиційний фонд формується шляхом об'єднання внесків інвесторів, які можуть бути фізичними та/або юридичними

особами, в один узагальнений фінансовий інструмент, кошти якого інвестуються в різноманітні активи (акції, облігації тощо) з метою отримання інвесторами прибутку від зростання вартості об'єктів їхніх інвестицій, а також регулярного виплати дивідендів. Процес функціонування такого фонду в ідеалі передбачає випуск компанією, яка займається управлінням активами, інвестиційних сертифікатів і складання проспекту емісії, в якому визначаються умови та терміни дії фонду, а також вартість придбання цих сертифікатів. Придбавши інвестиційний сертифікат, фізична або юридична особа стає учасником пайового фонду і отримує свою частку в активах фонду.

Інвестування в інтервальний інвестиційний фонд передбачає вимогу, згідно з якою учасники повинні викуповувати цінні папери через узгоджені проміжки часу (не частіше одного разу на квартал, але не рідше ніж щорічно), і ці фонди є відносно прибутковими та мають низьку ліквідність порівняно з відкритими та закритими інвестиційними фондами. Загальні витрати таких фондів не можуть перевищувати середньорічної прибутковості чистих активів.

За терміном діяльності ІСІ поділяють на

строкові фонди ті які мають обумовлені у перспективі терміни емісії та завершення обігу цінних паперів Після завершення цього терміну інвестиційний фонд припиняє свою діяльність безстрокові фонди ті які створюються на невизначений період.

ІСІ за рівнем диверсифікації: тобто за обсягами та різноманітністю вкладання інвестицій у різні цінні папери та інші фінансові інструменти.

Згідно з Законом України «Про інститути спільного інвестування» диверсифіковані це такі інвестиційні фонди діяльність яких спрямовано на зменшення ризиків вкладників, не більше ніж 10% активів ІСІ може бути інвестовано в цінні папери одного емітента. Не менше 80% активів фонду повинні становити грошові кошти та інші фінансові інструменти які допущені до купівлі-продажу на фондових біржах.

Недиверсифіковані - це такі інвестиційні фонди, які не мають певних обмежень та спеціальних вимог в інвестуванні коштів, що дає можливість гнучкого управління таким фондом.

За рівнем ризику ІСІ можна поділити на прості та венчурні інвестиційні фонди. Прості інвестиційні фонди це такі ІСІ учасниками яких можуть бути як юридичні так і фізичні особи, при створенні вони не можуть бути одночасно закритого типу та диверсифікованими. Їх частка складає приблизно 30% від усіх створених на сьогоднішній день ІСІ в Україні.

Особливе місце в структурі ІСІ посідають венчурні інвестиційні фонди. На основі аналізу літературних джерел та положень Закону України «Про інститути спільного інвестування» пайові та корпоративні інвестиційні фонди, можна зробити висновок, що венчурний інвестиційний фонд це такий фонд учасниками якого є тільки юридичні особи або фізичні, але тільки ті, що вносять свою частку у розмірі не меншому ніж 1500 мінімальних заробітних плат, здійснює виключно приватне розміщення цінних паперів ІСІ, активи можуть включати цінні папери пов'язаних осіб компанії з управління активами. Такі фонди за порядком здійснення діяльності бувають тільки закритого типу та є недиверсифікованими тому вони найбільш ризикові порівняно з іншими ІСІ. До таких фондів відповідно до законодавства висуваються найменші регулятивні вимоги, тому вони є найбільш гнучкими при здійсненні інституційної стратегії.

Протягом останніх років пайові закриті недиверсифіковані венчурні інвестиційні фонди набули найбільшої популярності серед інвесторів в Україні. Їх частка серед усіх створених інвестиційних фондів складає 70%. Важливе місце посідає венчурний капітал у малих підприємств, діяльність яких значною мірою залежить від науково-технічного розвитку та знань. В Україні такі фонди створюються для фінансової стабілізації активів виробничих та невиробничих об'єднань підприємств та з метою зниження податкових тягарів (фонди не сплачують податок на прибуток).

Правове регулювання ІСІ формувалося шляхом реципієнти зарубіжного законодавства. Використовувався досвід правової моделі ІСІ Великої Британії, США, Німеччини, країн Балтії.

Зважаючи на зазначене та використовуючи наведені вище твердження ми можемо запропонувати власну конструкцію інвестиційного фонду.

З основу такого інвестиційного фонду можна використати регіональне розташування (як у випадку регіонального інвестиційного фонду), адже суб'єктами здійснення підприємницької діяльності на певній території. Якщо інвестиційна діяльність здійснюється на певній території, ми можемо казати що це територіальна громада. На користь цього вказують положення ст. 1 Закону України «Про місцеве самоврядування» територіальна громада - жителі, об'єднані постійним проживанням у межах села, селища, міста, що є самостійними адміністративно-територіальними одиницями, або добровільне об'єднання жителів кількох сіл, селищ, міст, що мають єдиний адміністративний центр.

Реформа децентралізації це передача повноважень та бюджетних надходжень від державних органів до органів місцевого самоврядування. Метою реформи місцевого самоврядування є, передусім, забезпечення його спроможності самостійно, за рахунок власних ресурсів, вирішувати питання місцевого значення. Йдеться про наділення територіальних громад більшими ресурсами та про мобілізацію їхніх внутрішніх резервів.

Відтак, вищезгаданий Закон, згадує можливість утворення цільового фонду, на користь цього вказує ч.1 ст. 68 « Органи місцевого самоврядування можуть утворювати цільові фонди, які є складовою спеціального фонду відповідного місцевого бюджету».

Таким цільовим фондом може бути інвестиційний фонд розвитку територіальної громади, що створюється з певною метою. Наразі це є актуальним, адже повоєнне відновлення країни не повинно відбутися виключно за кошти іноземних донорів. Відповідно до умов ЗУ «Про місцеве самоврядування» ст. 16, основу місцевого самоврядування становлять рухоме та нерухоме майно, доходи місцевих бюджетів, інші кошти, земля та природні ресурси, що перебувають у

власності територіальних громад. Отже ми можемо казати про використання цих «інших коштів» спрямовуючи їх в цільовий фонд територіальної громади – інвестиційний.

Утворення такого фонду зумовлено розташуванням певних інфраструктурних об'єктів, адже обов'язком територіальної громади є утримання та організація розвитку інфраструктури об'єктів будівництва, транспорту комунальної власності для розміщення технічних засобів електронних комунікацій з метою задоволення потреб населення у електронних комунікаційних послугах (ст.31 Закону «Про місцеве самоврядування»).

Розуміючи, що післявоєнне відновлення країни, а в особливості її об'єктів інфраструктури є явище строкове, то інвестиційний фонд територіальної громади утворюватиметься на певний строк, оптимальний для повного відновлення об'єктів інфраструктури та надання соціально значущих послуг для населення.

Актуальним залишається питання яким чином такі інвестиційні фонди будуть «наповнюватись» коштами. На нашу думку, об'єктивним буде використання одного із засобів регулюючого впливу – примусу, в розумінні введення обов'язкових платежів для потреб «наповнення» інвестиційного фонду територіальної громади.

Відтак отримання коштів для потреб інвестиційного фонду територіальної громади з метою повоєнного відновлення може регулюватися ст. 69 вищезгаданого Закону, яка вказує, що органи місцевого самоврядування відповідно до Податкового кодексу України встановлюють місцеві податки і збори. Місцеві податки і збори зараховуються до відповідних місцевих бюджетів у порядку, встановленому Бюджетним кодексом України з урахуванням особливостей, визначених Податковим кодексом України.

Слід звернути увагу, що на сьогодні Податковий кодекс України не містить норми, яка б дозволяла використовувати місцеві податки та збори для наповнення такого інвестиційного фонду, відтак нормативно-правовий акт потребує удосконалення.

Отже, можливість приймати рішення щодо встановлення місцевих податків і зборів наділені військові адміністрації, згідно з інформацією на офіційному порталі Державної податкової служби а також з урахуванням вимог пункту 12.3 статті 12 Податкового кодексу України (далі – Кодекс) сільські, селищні, міські ради, в межах своїх повноважень приймають рішення про встановлення місцевих податків та зборів та податкових пільг зі сплати місцевих податків і зборів.

На період дії воєнного чи надзвичайного стану в Україні на територіях, де тимчасово не здійснюють свої повноваження відповідні сільські, селищні, міські ради, рішення про встановлення місцевих податків та/або зборів та/або надання податкових пільг зі сплати місцевих податків та/або зборів мають право приймати відповідні військові адміністрації та військово-цивільні адміністрації у порядку, передбаченому цим Кодексом для сільських, селищних, міських рад.

Відтак можемо констатувати необхідність внесення норми до Податкового кодексу, яка закріпить можливість встановлення місцевих податків та зборів, що матимуть на меті відновлення певних соціально значущих об'єктів, що також стануть рушійною силою економіки певного регіону, а точніше територіальної громади.

Прикладом розміру таких внесків можуть бути для фізичних осіб – військовий збір. пп. 1.2 п. 16 прим. 1 підрозділу 10 розд. XX Податкового кодексу України об'єктом оподаткування збором є доходи, визначені ст. 163 ПКУ.

Згідно з п. 163.1 ст. 163 ПКУ об'єктом оподаткування резидента є:

- загальний місячний (річний) оподатковуваний дохід;
- доходи з джерела їх походження в Україні, які остаточно оподатковуються під час їх нарахування (виплати, надання);
- іноземні доходи - доходи (прибуток), отримані з джерел за межами України.

Об'єктом оподаткування нерезидента є:

- загальний місячний (річний) оподатковуваний дохід з джерела його походження в Україні;
- доходи з джерела їх походження в Україні, які остаточно оподатковуються під час їх нарахування (виплати, надання).

Ставка військового збору становить 1,5 відсотка від об'єкта оподаткування. Відтак, для наповнення інвестиційного фонду територіальної громади є оптимальним встановлення 1,5% збору, яким оподатковуються доходи фізичних осіб та підприємств, розташованих в межах певної територіальної громади. Можемо визначити, що такий збір буде іменуватися інвестиційним.

Слід наголосити, що такий фонд може створюватися з метою стабілізації певної економічної ситуації, в нашому випадку відновлення об'єктів інфраструктури та в цілому господарської діяльності з авіаперевезень в окремих адміністративно-територіальних одиницях, з чого випливає схожість такого фонду з недиверсифікованим венчурним інвестиційним фондом.

Отже, інвестиційний фонд територіальної громади - це спеціалізований цільовий фонд, що утворюється за рішенням територіальної громади, мета якого відновлення економічного становища, фонд утворюється строково до досягнення соціально економічного результату кошти в такий фонд знаходять після затвердження місцевою владою граничного розміру збору, що буде оподатковуватись із доходів фізичних осіб та підприємств розташованих та проживаючих в межах територіальної громади.

Основні ознаки інвестиційного фонду територіальної громади:

- розташування в межах певної адміністративно територіальної одиниці
- строковість утворення фонду, для досягнення громадою певної мети
- володіє ознаками закритого венчурного інвестиційного фонду, через притаманність використання в межах територіальної громади
- чітке визначення розміру коштів які знаходять для «життєздатності» такого фонду.

Відтак, вбачається нагальна потреба внесення змін в законодавство України, а саме Закони України «Про місцеве самоврядування» та «Про інститути спільного інвестування», де необхідним є визначення інвестиційного фонду територіальної громади. Так само вимоги до актуалізації та внесення деяких змін вбачаються в Податковому кодексі, з метою закріплення «інвестиційного збору» що

спрямовуватиметься на відновлення певних об'єктів в межах територіальних громад.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.

1. Гібридизація є вирішальним фактором у розумінні правових відносин, які їх наситили, що робить обов'язковим відновлення після авіаперевезень. За його словами, це за своєю суттю господарські правовідносини, які підпадають під юрисдикцію норм повітряного права. В дослідженні правовідносини що виникають у сфері повітряних перевезень розглядаються через призму підприємницької діяльності у цій сфері. Запропоновано авторське визначення «Підприємницької діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень», де остання являє особливий вид господарської діяльності, що здійснюється авіаперевізником як спеціальним суб'єктом господарювання, що отримав дозвіл у встановленому законом порядку, на власний ризик з метою задоволення суспільно важливих потреб у перевезеннях, і кінцевим результатом – отримання прибутку.

2. Окрім того автор звертає увагу, що прибуток є визначальним чинником віднесення авіапідприємств до господарських організацій великого бізнесу. Відтак і констатує що авіаперевізник є спеціальним суб'єктом господарських організацій великого бізнесу, адже його діяльність пов'язана виключно із провадженням повітряних перевезень, що підтверджується виданими дозвільними документами.

3. Національна безпека є вирішальним фактором у розвитку сталого бізнесу, зокрема в авіації. Цей аспект підкреслює що така підприємницька діяльність за своєю суттю доволі ризикова, особливу увагу приділяється поняттю і національної безпеки, оскільки це запорука сталого провадження господарської діяльності в галузі авіаперевезень. Зокрема, слід зазначити, що робота описує унікальний склад учасників економічної діяльності, їх функції та інтегрує їх у розуміння поведіння. Крім того, територіальна громада вважається особливим учасником таких економічних відносин через наявність інфраструктури авіаційного транспорту.

4. Оскільки як і будь яка господарська діяльність на території України контролюється органами влади, в дисертаційному дослідженні розглянуті основні засоби регулюючого впливу на суб'єктів авіапідприємництва. Відтак ліцензії на

здійснення перевезень продиктовані не лише внутрішніми правовими актами держави, а й міжнародним співтовариством. Повертаючись до розуміння високої ризиковості транспортних перевезень, суб'єкт господарювання вживає заходів регулювання і самостійно, що виявляється у впорядкуванні господарської діяльності відповідно до норм а також створення внутрішніх актів таких як правила авіакомпаній. Окрім того, розуміючи актуальність відновлення і в післявоєнний час, автор пропонує розглянути особливий підхід до введення заохочувальних спеціальних режимів, в яких буде здійснюватися будівництво та відновлення інфраструктурних об'єктів з урахуванням умов зниження цін на товари при високій якості виконання відновлювальних робіт. Пропонується використати конструкцію локалізації, передбаченої ЗУ «Про публічні закупівлі».

5. Автор розглядає в роботі особливий спосіб інвестування із застосуванням договірних конструкцій – інвестиційних договорів та інститутів спільного інвестування – інвестиційних фондів. Особливу увагу приділено з'ясування сутності договорів концесії, лізингу та франчайзингу. На думку автора це шлях до залучення коштів інвесторів та спосіб демонстрації надійності із урахуванням безпекової ситуації.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та вирішення наукового завдання, яке полягає в обґрунтуванні господарсько-правового механізму інвестування в галузі авіаційних перевезень в Україні з урахуванням умови післявоєнного відновлення.

1. Політ повітряними суднами зайняв понад століття для досягнення та сформування "стабільного кластеру економіки". Процес розвитку правового регулювання транспортних операцій виявився важливою трансформацією в галузі цивільної авіації. Зміни в порядку перевезень взаємодіяли з історичними подіями свого часу.

Розвиток законодавчої бази може бути відстежений до сучасних європейських та американських стандартів, зі спрямуванням особливої уваги на прогрес авіаперевезень в російській імперії та Радянському Союзі.

Перші спроби нормативного регулювання повітряного транспорту, включаючи використання повітряних куль, датуються Франко-Німецькою війною 1870-1871 років. У той самий період Російська імперія відзначилася створенням аероклубів на території України та розвитком авіаконструкторських центрів в Києві, Одесі та Харкові, досягнення яких в подальшому використовувалися для розвитку авіаційної промисловості та цивільної авіації в Радянському Союзі.

"Радянська епоха" формувала не лише літаки як об'єкти промислового комплексу, але і створила велику систему правових норм, що охоплювали акти цивільного законодавства з питань авіації та ряд Повітряних кодексів, регулюючи аспекти цивільної авіації.

У світовому контексті індустріальна революція та поширення літальних апаратів вимагали регулювання на міждержавному рівні щодо використання повітряного простору. Питання суверенітету над повітряним простором та національної безпеки стали ще більш актуальними після Першої світової війни,

коли двосторонні угоди вже не забезпечували держав захисту їх територіальної цілісності. Основи правового регулювання були закладені у 1917 році Великою Британією з утворенням Комітету з цивільного повітряного транспорту для організації зростаючої цивільної та комерційної авіації. Цей період також слід вважати важливим кроком у формуванні світового правового регулювання щодо питань комерційних авіаперевезень.

Паризька конвенція 1919 року визначила новий етап у міждержавному правовому регулюванні використання повітряного простору та встановила міжнародні зв'язки, створивши Міжнародну організацію цивільної авіації. Важливо відзначити, що Сполучені Штати Америки обрали власний підхід до правового регулювання цивільної авіації та повітряного простору, утворивши Гаванську конвенцію 1926 року для об'єднання "Америк" у питаннях авіаперевезень, проте глобалізаційні процеси вимагали врахування досвіду країн Європи.

Період між Двома світовими війнами відзначився технічним та нормативним розвитком цивільної авіації, що призвело до утворення Чиказької конвенції 1944 року, яка стала новим етапом у регулюванні комерційних повітряних перевезень. Кількість учасників, які приєдналися до цієї конвенції, налічувала 197 країн. Важливим аспектом було те, що прийняття таких нормативних актів робило авіацію більш доступною для пересічних громадян порівняно з іншими видами транспорту, такими як автомобільний та залізничний.

Перший імпульс до створення комерційної авіації у сучасному форматі надав сім'я Гуттенхаймів, створивши фонд для "модельної авіакомпанії", кошти якого були передані Western Air Express. Розвиток комерційних перевезень породив потребу в захисті як авіаперевізників, так і пасажирів, кінцевих користувачів послуг з перевезень. Це призвело до укладання Варшавської конвенції 1929 року, яка уніфікувала деякі правила перевезень пасажирів та багажу, встановлюючи відповідальність для авіаперевізників.

Важливим етапом стало прийняття Чиказької конвенції 1944 року, що визначило новий порядок регулювання комерційних повітряних перевезень. Цей етап також позначив початок глобального розвитку авіаційної індустрії та встановив міжнародний нормативний фреймворк для цивільної авіації. Можна виділити такі основні етапи розвитку комерційної авіації:

- Початковий, що був Великою Британією та її намагання врегулювати торгівлю із застосуванням авіаперевезень
- Період Першої світової війни, результатами якого є розвиток авіаконструкторської справи на теренах різних держав та укладення Паризької конвенції 1919 року.
- Проміжний період між Двох світових війн, який визначив основні напрямки розвитку цивільної авіації та нормативно-правове регулювання цього питання на «географічному» рівні.
- Період після Другої світової війни, що ознаменувався запровадженням комерційних авіаперевезень та провадженням сталої діяльності в галузі авіатранспорту. Започаткування глобалізаційних процесів та формування «єдиної світової політики» повітряних перевезень.

Комерційна авіація незміно змінила світ та створила сприятливі умови для залучення інвестицій на теренах України. На такому шляху першим кроком є особливої форми існування такої діяльності – утворення законодавчої бази.

Так, беручи за основу думку В. Нагребельного, розподіляємо дві основні групи нормативно-правових актів, що безпосередньо пов'язані як з комерційною авіацією так і з інвестиційною діяльністю. Тож до першої групи належать акти, що мають *універсальний характер*. До них відноситься масив інвестиційного законодавства, адже останнє базується на господарському, до якого входять нормативно-правові акти загальної сфери дії, тобто розповсюджуються на всіх учасників господарських відносин.

Спеціальні акти становлять масив законодавства пов'язаними із цивільною авіацією, які в свою чергу можна поділити на акти міжнародні, що ратифіковані державою Україною. Такі норми можна розподілити на певні групи, залежно від їх спрямованості. Так виділяємо двосторонні угоди між державами задля «полегшення» повітряного сполучення; конвенції що встановлюють стандарти відправлення послуг або відшкодування шкоди. *Акти внутрішньодержавні* охоплюють діяльність з повітряних перевезень, окреслюють діяльність органів центральної виконавчої влади.

Окрім того можемо застосувати темпоральний показчик, за яким розташуємо масив нормативно-правової бази з інвестиційної діяльності та повітряних перевезень. Так зможемо виділити:

- *Світову добу розвитку* за якої створюються та ратифікуються численні конвенції, які лежать в основі регулювання й національного законодавства.
- *Радянську добу* за якої утворювалися «перші повітряні» кодекси та спроби до регулювання інвестування.
- *Доба після здобуття незалежності Україною*. Проголошення незалежності породило новий виклик – утворення «необхідних» нормативно-правових актів задля забезпечення економічних потреб.

Тож з наведеного вище вбачається:

- «Міжнародний або Глобальний» рівень регулювання, який полягає в укладанні різних видів міждержавних угод,
- «Регіональний рівень», що прямо пов'язаний з географічним розташуванням нашої держави, тобто імплементація Регламентів Європейського Парламенту,
- «Зовнішній», що полягає у створенні нормативно-правових актів, що регулюють відносини з авіаперевезень, а саме – Повітряний кодекс

України, окрім того затвердження положення про органи дозвільного регулювання, такі як Державія служба та регламент її діяльності.

- «Внутрішній» уособлює раніше висунуті та законодавчо закріплені вимоги не лише державного а й світовою спільнотою – порядку здійснення авіаційних перевезень – правила авіакомпаній.

2. Розгалужена система норм господарського права, його спеціального інституту – інвестування регулюється численними нормативними актами, так само як і повітряні перевезення, багаторівневість дозволяє нам констатувати, що можна охарактеризувати як «гібридизацію» через виокремлення особливих відносин між авіатранспортом та інвестуванням.
3. Розвиток та систематизація господарського законодавства без сумнівів є основною тенденцією його удосконалення. В дослідженні розглянутий нестандартний спосіб розширення предмету господарського права, що може називатися гібридизацією. В основу такого способу покладено об'єднання регулювання 2х правових інститутів у нашому випадку це сфери інвестування та інвестиційної діяльності та провадження діяльності в повітряному просторі. По суті це додає новий предмет до регулювання господарських відносин. Слід також звернути увагу, що група господарських відносин пов'язаних як з інвестуванням так і з авіаційними перевезеннями має «вкраплення» міжнародного права, адже авіація оповита численною кількістю міжнародних двосторонніх та багатосторонніх угод. Зважаючи на зазначене автором запропоновано класифікацію нормативно правових актів за рівнями впливу на регулювання а також запропоновано шлях кодифікації.
4. Кризові явища, що виникали на території нашої держави звичайно мали вплив на провадження господарської діяльності, але повномасштабне вторгнення нанесло руйнівний удар по галузі авіації, знищивши як інфраструктуру більшості регіонів так і бізнес. Тож актуальним для післявоєнного відновлення є якомога швидкий процес відновлення авіаперевезень. Відтак держава формує політику у сфері інвестицій, господарсько-правового регулювання та економіки. В роботі розглянута економічна політика як явище комплексне, до її складу входить і

господарсько правова і інвестиційна політика. Автор приділяє увагу основним науковим надбанням в галузі інвестицій та інноваційної діяльності, адже остання є рушійною силою економічного розвитку при вияві будь яких кризових явищ. Окрім того увагу приділяється і формуванню торгівельної політики та електронної комерції як її елементу. Більше того автор виокремлює транспортну політику, але констатує що підхід до її визначення є «однобоким» і потребує подальшої розробки з позиції царини господарського права.

5. Для розуміння тенденцій сучасного післявоєнного відновлення держави автором розглянуто військові конфлікти що відбувалися як на теренах сучасного Європейського союзу так і за його межами. Особливу увагу приділено шляху післявоєнного відновлення Боснії і Герцеговини, адже сценарій відновлення доволі схожий на той, що наразі вимушена пройти держава- Україна. Не зважаючи на невеликий успіх down-top стратегії у формуванні відносин влади, Боснії і Герцеговині все ж таки вдалося відновити інфраструктурні об'єкти що відігравали ключову роль у поступовому відновленні економіки. За схожим сценарієм відновлення йде й країна Ізраїль, адже численна допомога іноземних донорів з початку заснування держави була направлена на післявоєнне відновлення інфраструктурних об'єктів. На сьогодні, зважаючи на світовий досвід, в нашій державі сформовано план післявоєнного відновлення, в якому особливу увагу приділено розвитку та поновленню аеропортової інфраструктури з метою залучення міжнародних перевізників а як наслідок і інвестицій у галузь повітряних перевезень. Автор критикує положення проекту Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», зважаючи на те, що увагу потрібно приділяти не тільки відновленню інфраструктури а й перевезень, на прикладі вантажних перевезень визначається недосконалість розробленого проекту, а саме неврахування потреб та викликів сьогодення.
6. Звичайно, що відновлення такої галузі в економіці як повітряні перевезення не можливе без розуміння якими правовідносинами вони «насичені» опираючись на розуміння гібридизації, тобто поєднання автор окреслює, що за своєю суттю

це господарські правовідносини, що також регулюються і нормами повітряного права. В дослідженні правовідносини що виникають у сфері повітряних перевезень розглядаються через призму підприємницької діяльності у цій сфері. Запропоновано авторське визначення «Підприємницької діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень», де остання являє особливий вид господарської діяльності, що здійснюється авіаперевізником як спеціальним суб'єктом господарювання, що отримав дозвіл у встановленому законом порядку, на власний ризик з метою задоволення суспільно важливих потреб у перевезеннях, і кінцевим результатом – отримання прибутку. В роботі визначено акцент, що суб'єкти у галузі повітряних перевезень в той же час є господарськими організаціями великого бізнесу. Окрім того перевізник посту являє собою спеціальний суб'єкт господарських організацій великого бізнесу, адже має дозвіл на здійснення виключно перевезень. Другим аргументом на користь цього каже використання у своїй діяльності суб'єктів господарювання із допоміжною функцією, що провадять аеропортову діяльність та складають питому вагу авіапідприємства. Оскільки така підприємницька діяльність за своєю суттю доволі ризикова, особливу увагу приділяється поняттю і національної безпеки, оскільки це запорука сталого провадження господарської діяльності в галузі авіаперевезень. Слід також наголосити, що в роботі окреслено особливий склад учасників господарської діяльності, визначено їх функцію а також уніфіковано поняття хендлінгу та окреслено що особливим учасником таких господарських відносин є територіальна громада, в межах якої розташовані інфраструктурні об'єкти щодо яких провадиться авіаперевезення.

7. Оскільки як і будь яка господарська діяльність на території України контролюється органами влади, в дисертаційному дослідженні розглянуті основні засоби регулюючого впливу на суб'єктів авіапідприємництва. Відтак ліцензії на здійснення перевезень продиктовані не лише внутрішніми правовими актами держави, а й міжнародним співтовариством. Повертаючись до розуміння високої ризиковості транспортних перевезень, суб'єкт господарювання вживає заходів регулювання і самостійно, що виявляється у впорядкуванні

господарської діяльності відповідно до норм а також створення внутрішніх актів таких як правила авіакомпаній. Окрім того автором пропонується розглянути особливий дозвольний спосіб як встановлення заохочувального режиму господарювання в межах територій де буде проводитись будівництво авіа-інфраструктури з метою залучення локальних суб'єктів до провадження такої діяльності. Сутність полягає у підвищенні якості роботи та зниження цін на матеріали.

8. Як зазначалося раніше, держава що зазнала руйнівного впливу на окремі сегменти економіки потребує поновлення. З дослідження вбачається, що таким засобом поновлення є залучення інвестицій в галузі повітряних перевезень. Автором розглянуто загальні механізми інвестування, а також констатовано, що на сьогодні не всі засоби інвестування відповідають кризовим явищам, з якими стикнулася держава. Одним із дієвих способів залучення інвестицій навіть у складний період, автор вбачає у створенні інвестиційних договорів особливого виду а також у створенні інвестиційних фондів. Вибір контрактів пов'язаний із правами і обов'язками для двох сторін, що по суті дає розуміння безпеки та правильності використання коштів для інвесторів.
9. Одним із видів таких інвестиційних договорів є концесія, що по суті являє собою процес приватного інвестування та можливість обійти процес державної приватизації та інвестувати поступовими траншами. Концесія зазвичай вигідна в більшій мірі для держави, адже дозволяє в короткі строки відновити інфраструктурні об'єкти, що на сьогодні є актуальним для держави в період післявоєнного відновлення. Окрім відновлення інфраструктури, господарська діяльність в галузі повітряних перевезень здійснюється за допомогою основних засобів, таких як літаки. В цьому разі з метою відновлення доцільно використовувати конструкцію договору комерційної концесії (франчайзингу), адже хід повітряних суден під лівреями відомих авіакомпаній даватиме розуміння інвесторам, що ризики втрати коштів низькі а отже це сприятиме відновленню інвестиційної привабливості галузі повітряних перевезень.

10. Ще однією конструкцією залучення коштів є лізинг, який розглядається як особливий вид господарської діяльності із залучення інвестицій. Слід розуміти, що не всі діючі суб'єкти авіапідприємництва мають змогу придбати власні літаки для провадження діяльності, тож оптимальним є оренда борті. Більшість українських авіакомпаній орендують повітряні суда в іноземних лізингодавців. Завдяки укладеним двостороннім договорам про уникнення подвійного оподаткування українські лізингоодержувачі можуть сплачувати основні лізингові платежі без відрахувань податку на репатріацію, оскільки доходи лізингодавця від експлуатації повітряних суден.
11. Особливим видом залучення інвестицій є інвестиційні фонди, що становлять собою інститути спільного інвестування. Загалом інвестиційні фонди досить розповсюджені на території нашої держави, такі фонди мають певну особливість, по суті такі утворення здійснюють роль фінансових посередників та є частиною ринку фінансових послуг. Слід наголосити що автор в більшій мірі звертає увагу на регіональні інвестиційні фонди а також пайові закриті недиверсифіковані венчурні інвестиційні фонди. Автор вбачає, що на сьогоднішній день залучення інвестицій ззовні не завжди є коректним способом сталого розвитку. А тому засновуючись на особливому механізмі реформи децентралізації та врахування розташування фондів на адміністративно територіальних одиницях, автор висуває пропозицію про введення в законодавство нового поняття а саме інвестиційний фонд територіальної громади.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. J.Wilford Rizika. Commercial air transportation in the Union of Soviet Social Republic. *Jornal of Air law and Commerce*. Vol.20 Issue 2.1953. 127-139 p.
2. MacDonald Hugh. *Aeroflot: Soviet air transport since 1923*. Puntam, 1975
3. Sand, Peter H. An historical Survey of International Air law before the Second World War. *McGill Law Journal*. 1944. pp 24–42. Archived from the original (PDF) on 5 March 2016.
4. Богуславский М.М. Правовое положение иностранных инвестиций. Москва: СОВИНТЕРЮР. 1993. С 6.
5. Собакаръ А.О. Розвиток законодавства про авіаційний транспорт в Україні: історико-правова експозиція. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2016. Вип. №2 С.66-72
6. Доденко І.В. Періодизація розвитку інвестиційного законодавства з авіаційних (повітряних) перевезень. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. Люблін. 2021 Вип.№8(44)vol.1. С.156-161.
7. Основи інвестиційного права України : навчальний посібник /за заг. ред. В.Д. Чернадчук. 2-ге вид., перероб. і доп. Суми : ВТД «Університетська книга»; Київ : Видавничий дім «Княгиня Ольга», 2005. 384 с.
8. Вінник О. М. Інвестиційне право/ навч.пос. Київ: Атіка, 2000. 263 с
9. Про інвестиційну діяльність: Закон Ураїни URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>
10. Про захист іноземних інвестицій: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1540%D0%B0-12#Text>
11. Про режим іноземного інвестування: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80#Text>

12. Про усунення дискримінації в оподаткуванні суб'єктів підприємницької діяльності створених з використанням майна та коштів вітчизняного походження: Закон України URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_111700-04#Text
13. Про інститути спільного інвестування: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5080-17#Text>
14. Про спеціальний режим інноваційної діяльності технологічних парків: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/991-14#Text>
15. Про план першочергових заходів у сфері інвестиційної діяльності: Указ Президента URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/300/2006#Text>
16. Про порядок вирішення інвестиційних спорів між державами та іноземними особами: Конвенція URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_060#Text
17. Про державно-приватне партнерство: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
18. Остапенко Ю.І. Розвиток господарського законодавства України: систематизація та вимога змістовної модернізації дис. д-ра юрид. наук. Харків, 2021. 433 с.
19. Доденко І.В. «Угода «Єдине небо» як запорука розвитку сфери авіаційних (повітряних) перевезень». *Завдання господарсько-правової політики Української держави. Збірник тез наукових доповідей і повідомлень до V ювілейної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (27 лис. 2018 р).* – Харків. 2018. 152 с
20. Повітряний кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
21. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17#Text>
22. Д.В. Задихайло. Економічна політика держави в системі правового і законодавчого забезпечення. *Вісник Національної академії правових наук України № 3 (74) 2013*, С 214-221

23. Врублевська-Місюна К.М. Завдання господарсько-правової політики держави у сфері інноваційного інвестування. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*, 2023. Серія ПРАВО. Вип. 79: ч 1, С.266-271.
24. Господарський кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
25. Крупа, Л. В. До питання про господарсько-торговельну політику України. *Київський часопис права*, (3), С.71-76. DOI:<https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.11>
26. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Кабінету міністрів України URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>
27. Про електронну торгівлю: Типовий закон ЮНСІТРАЛ URL: [maintenance.un.org/sites/uncitral.un.org/files/v1504119_ebook.pdf](https://www.maintenance.un.org/sites/uncitral.un.org/files/v1504119_ebook.pdf)
28. Про транспорт: Закон України URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
29. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету міністрів України URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
30. Іванов С. В. Економічне відновлення і розвиток країн після збройних конфліктів та воєн: невтрачені можливості для України. *Економіка України*. 2019. Вип. № 1 (686). С. 75-89. URL: <https://cutt.ly/iJfwVqD>
31. Косаревич С. Післявоєнна відбудова Боснії і Герцеговини. *Центр Дністрянського* URL : <https://dc.org.ua/news/reconstruction-bosnia>
32. Nadav Halevi, “A Brief Economic History of Modern Israel,” EHnet, accessed April 16, 2022, <https://eh.net/encyclopedia/a-brief-economic-history-of-modern-israel/>.
33. “U.S. Foreign Aid to Israel: History & Overview,” History & Overview of U.S. Foreign Aid to Israel, accessed April 16, 2022,

- <https://www.jewishvirtuallibrary.org/history-and-overview-of-u-s-foreign-aid-to-israel>.
34. Daniel Schiffman and Eli Goldstein, “The Economic Advisory Staff and State-Building in Israel, 1953-1955,” 2019
35. Zimmermann, A.M., “US Aid to Israel: Developmental Bargain. In: US Assistance, Development, and Hierarchy in the Middle East”, Palgrave Macmillan, New York. https://doi.org/10.1057/978-1-349-95000-3_5
36. Подгорська К. Післявоєнна економічна розбудова Ізраїлю. *Центр Дністрянського* URL: <https://dc.org.ua/news/pislavoenna-ekonomicna-rozbudova-izrailu>
37. Хмарська І., Кучерява К., Клімова І. Особливості післявоєнного відновлення економіки України. *Економіка та суспільство 2022 Вип.22* DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-42-31>
38. Інфляційний звіт НБУ URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/natsionalniy-bank-prognozuye-znijennya-inflyatsiyi-v-tsomu-rotsi-ta-povnotsinne-vidnovlennya-ekonomiki-z-2024-roku--inflyatsiyiy-zvit>
39. Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0%20%D1%86%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B0%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83%20%D0%B0%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2%20%D0%B4%D0%BE%202023%20%D1%80%D0%BE%D0%BA%D1%83.pdf>
40. План відновлення України Відновлення та розбудова інфраструктури: Матеріали робочої групи URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>

- 41.Сергійко О. В. Класифікація учасників господарських відносин. *Проблеми правового забезпечення підприємництва в УКРАЇНІ*. С.173-175 URL: <http://ppp-journal.kiev.ua/archive/2014/13/54.pdf>
- 42.Вінник О. М. Господарське право: навчальний посібник. 2-ге вид., змін. та доп. Всеукраїнська асоціація видавців Київ:«Правова єдність», 2008. 766 с.
- 43.Щербина В. С. Суб'єкти господарського права: монографія.Київ:Юрінком Інтер, 2008. 264 с.
- 44.Смолин Г. В. Господарське право України. Загальна частина: навчальний посібник / 2-не вид., перероб. та доп. Львів: ЗУКЦ, 2011. 428 с.
- 45.Доденко І.В. «Основні ризики підприємницької діяльності з авіаперевезень». *Підприємництво господарство і право*. Київ. 2020. Вип .5. С.69-73.
- 46.А.А. Жигір'я. Різновиди підприємницьких ризиків та їх класифікація. *Ефективна економіка*. Вип 4. 2012 р. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1063>
- 47.В.В. Резнікова, І.М. Кравець. Класифікація ризиків у підприємстві. *Перші наукові читання пам'яті академіка В.К. Мамутова 8 лютого 2019 року : матеріали круглого столу*. Київ, 2019. С. 101-105
- 48.Про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція 1944р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
- 49.до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р: Опис додатків. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655
- 50.Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#n50>
- 51.О.В. Шепета. Поняття, зміст, загрози та складові підприємницької діяльності. *Порівняльно-аналітичне право*. Вип. № 3. Ужгород, 2017. С. 165-168.
- 52.Про затвердження положення системою управління безпекою польотів на авіаційному транспорті : Наказ Державної авіаційної служби від 25.11. 2005 № 895. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05>

- 53.Про національну безпеку України: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>
- 54.Я.О. Менів. Господарські організації великого бізнесу як об'єкти правової політики держави: постановка проблеми. *Економічна теорія та право*. № 4 (27) 2016. С. 215-226
- 55.Про затвердження правил сертифікації аеропортів: Наказ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0740-06#Text>
- 56.ДБН А.2.2-3:2014: Склад та зміст проектної документації на будівництво URL:<https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2018/08/DBN-A.2.2-3-2014.pdf?fbclid=IwAR3Y4wb2WdmHTTSLHjvUIZxwIhYscH54j6thT5aQqTDHtTZgVMI5pGlvYIU>
- 57.Про затвердження Положення Державної авіаційної служби України: Постанова Кабінету міністрів України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>
- 58.Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державної авіаційної служби URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text>
- 59.Доденко І.В. «Основні засоби регулюючого впливу на суб'єктів господарювання у сфері авіаційних (повітряних) перевезень». *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Юриспруденція. 2021 Вип.№ 54 т. 2.С. 46-49
- 60.Щербина В.С. Поняття та види засобів державного регулювання господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. Київ, 2012. С. 10–15.
- 61.Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності:Закон України URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2806-15#Text>
- 62.Бойчук Р. П. Форми, методи та інструменти державного регулювання інвестиційної діяльності. *Право та інноваційне суспільство*. Вип.№ 2.2016 С. 9-17. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pric_2016_2_3.

63. Гончаренко О.М. Саморегулювання господарської діяльності: питання теорії та практики. Київ 2019, 419 с.
64. Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу *Приватного акціонерного товариства «АВІАКОМПАНІЯ «МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ УКРАЇНИ» (МАУ)* URL : <https://www.flyuia.com/ua/ua/information/rules-and-regulations/carriage-rules>
65. Швидка Т. І., Халецька К. К., Шляхи вдосконалення законодавства про спеціальні режими в умовах воєнного стану. *Часопис цивілістики. Вип. 45*, С. 88-93 URL: <http://chascyvil.onua.edu.ua/index.php/chc/article/view/472/515>
66. ДБН А.3.1-5.: Державні будівельні норми Забезпечення якості будівельної продукції URL: https://dbn.co.ua/publ/zabezpechennja_jakosti_budivelnoji_produkcii/1-1-0-282
67. Про публічні закупівлі: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>
68. Швидка Т. І. Внесення змін до Закону України «Про публічні закупівлі» стосовно локалізації виробництва товарів: вимога часу чи вимушений крок. *Юридичний науковий електронний журнал Вип. №1. 2023.* С. 170-173 http://www.lsej.org.ua/1_2023/39.pdf
69. Д. О. Демченко. Державна політика в сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. *Економіка та держава вип. № 9 2012 р.* С 115-118 URL: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2012/34.pdf
70. Про місцеве самоврядування: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>
71. Про добровільне об'єднання територіальних громад: Закон України URL : <https://zakon.rada.gov.ua/go/157-19>
72. Вінник О.М. Інвестиційне право: навч. посіб. Київ: Атіка, 2000. - С. 6
73. Податковий кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

- 74.Подцерковний О.П., Шестакова Ю.Д. Поняття, ознаки та класифікація інвестиційного договору з корпоративною складовою *Часопис цивілістики*. Вип.49.2023. С. 14-21. DOI <https://doi.org/10.32782/chc.v049.2023.2>
- 75.Про концесію:Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/155-IX>
- 76.Цивільний кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
- 77.Про фінансовий лізинг: Конвенція УНІДРУА URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_263#Text
- 78.Про фінансовий лізинг: Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1201-20>
- 79.Про ратифікацію Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання та Протоколу до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання:Закон України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4904-17#Text>
80. Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні: Наказ Державної авіаційної служби URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0240-19>

ДОДАТОК
СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, які відображають основні результати дисертації:

1. Доденко І.В. Періодизація розвитку інвестиційного законодавства з авіаційних (повітряних) перевезень. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management. Люблін. 2021. Вип.№8(44). vol.1. С.156-161.*
2. Доденко І.В. Основні засоби регулюючого впливу на суб'єктів господарювання у сфері авіаційних (повітряних) перевезень. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2021. Вип. № 54 т. 2. С. 46-49*
3. Доденко І.В. Основні ризики підприємницької діяльності з авіаперевезень. *Підприємництво господарство і право. 2020. №.5. С.69-73.*
4. Доденко І.В. До питання правового регулювання інвестиційних фондів. *Академічні візії. 2023. Вип. 26. С.1-9*

Наукові праці, які засвідчують апробацію результатів дисертації:

5. Доденко І.В. Угода «Єдине небо» як запорука розвитку сфери авіаційних (повітряних) перевезень. *Завдання господарсько-правової політики Української держави. Збірник тез наукових доповідей і повідомлень до V ювілейної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Харків, 27 лис. 2018 р). Харків. 2018. С.29-30.*
6. Dodenko I. Legal aspects of regulation of foreign direct investments in Ukraine. *Сучасне суспільство і наука: актуальні дослідження молодих науковців. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції іноземними мовами (м. Харків, 15 травня 1019 р.). Харків: НЮУ ім. Ярослава Мудрого, 2019. С.23-25.*
7. Доденко І.В. Правове регулювання хендлінгу: проблема уніфікації законодавства в Україні. *ЮРИДИЧНА ОСІНЬ 2019 року. Збірник тез*

- доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції молодих учених. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. (м.Харків, 29 листопада 2019 Р.). Х. 2019. С.414-416.
8. Dodenko I. Members of legal relations in air transportation as a special form of business activity. *Young researchers in the global world: vistas and challenges*. Book of paper of the 2020 international forum for young researchers (April 24, September 25/2020). Львів: Галицька видавнича спілка. 2020. С. 11-13.
9. Доденко І.В. Оцінка ризиків як запорука провадження підприємницької діяльності з авіаційних (повітряних) перевезень. *78 Матеріали XXVII науково-практичної конференції «Теорія та практика сучасної юриспруденції»*. (м. Харків, 30 квітня. 2021 р.). Харків, 2021. С.134-135.
10. Доденко І.В. Радянська доба як один з етапів розвитку повітряного й інвестиційного законодавства сучасної України. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Юридичні науки: проблеми та перспективи» (м. Запоріжжя, 24-25 червня 2022 р.). Запоріжжя. 2022, С. 37-39.