

5. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] : від 28 травня 1999 року – Режим доступу : www.rada.gov.ua

УДК 656.7012.34.008.8(043.2)

Анікіна В. В., Бучинська О.М.

студентки,

Аерокосмічний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Зуєва В.О., к.п.н., доцент

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

З огляду на те, що повітряний транспорт не має конкуренції серед інших його видів щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів та ще й на великі відстані (середня відстань доставки повітряним транспортом є в 10-15 разів більшою від аналогічного показника у його найближчого конкурента – залізниці, з тенденцією до зростання). Саме цей момент є домінуючим у визначенні перспектив його розвитку. Сьогодні в Україні понад 80 тис. суб'єктів підприємницької діяльності підтримують активні зовнішньоекономічні зв'язки з підприємствами і фірмами 185 країн світу на різних континентах [1]. І вагому роль у їх забезпеченні особливо, з країнами далекого зарубіжжя відіграє саме повітряний транспорт, роль якого сьогодні складно переоцінити.

Слід зазначити, що в сучасних умовах через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні, розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. Як порівняти цифри 2000 року з нинішнім, то можна пересвідчитися, що обсяг авіаційних перевезень скоротився у 8 разів. Водночас зросла кількість вітчизняних комерційних авіаційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. При цьому з великої кількості авіаційних компаній лише декілька виконують близько 90% об'єму робіт і тільки одна третина компаній працює на постійній основі [2].

Складною проблемою на сьогодні є надзвичайна застарілість парку літаків цивільної авіації. Понад 80% пасажирських літаків експлуатуються більше 10 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам, особливо в галузі авіаційних двигунів. Водночас у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінансові кошти для відновлення парку повітряних суден. З цієї ж причини авіаційні компанії не в змозі повною мірою організувати чергування пошуково-рятувальних повітряних суден, що істотно знижує рівень такого забезпечення польотів цивільної авіації.

Вкрай складна ситуація склалася в сфері організації управління повітряним рухом. Авіаційна промисловість України, незважаючи на глибокі економічні складнощі, поки ще зберігає свій базовий науково-технічний і виробничий потенціал, що дозволив створити і сертифікувати в останні роки низку зразків цивільної авіаційної техніки, що не поступаються світовим аналогам. Однак об'єм продажу вітчизняної цивільної авіаційної техніки скоротився в порівнянні з початком 90-х років більш, ніж у п'ять разів, що пояснюється падінням пасажирообігу, відсутністю фінансових можливостей у вітчизняних авіаційних компаній для переоснащення парку повітряних суден, відсутністю в країні системи авіаційного лізингу.

Наприкінці травня 2013 року віце-прем'єр-міністр України Олександр Вілкул зазначив, що авіаційна галузь України почала виходити з кризи, в яку потрапила після зупинки роботи "Аеросвіту" [3]. У квітні пасажиропотоки через аеропорти України збільшилися на 4,5% порівняно з квітнем минулого року. Особливо бурхливе зростання спостерігається у великих регіональних аеропортах – Харкові, Львові, Одесі: вони перетягнули на себе частину пасажирів, що літали раніше з "Борисполя".

На думку експертів Airport Consulting Vienna, "Бориспіль" тільки в травні почав відходити від удару. Падіння трафіку в цьому місяці в порівнянні з травнем 2012 року становило лише 2,9%, що набагато менше, ніж у січні – квітні цього року [3]. Правда, слід зазначити, що органічне зростання пасажиропотоку в "Борисполі" становить близько 10% на рік – ця цифра підтверджувалася в попередні роки, зазначають у прес-службі "Борисполя", так що фак-

тор "Аеросвіту" досі відчувається. До того ж, борг цієї компанії на 1 січня склав 63,507 млн. гривень, на 18 червня – зріс до 74,358 млн.

Далеко не все відновлення пасажиропотоку йде за напрямками, які раніше обслуговувались літаками компанії "Аеросвіт". Зокрема, "Візз Ейр Україна" з липня тільки починає виконувати рейси за напрямками Київ – Софія та Київ – Вільнюс з частотою 2 і 3 рази на тиждень відповідно. Однак активно розвиває й інші напрямки – зокрема, польоти в Кутаїсі з регіональних аеропортів, а також розширює італійський напрямок. Для цього вона в середині березня отримала третій новий літак Airbus A320, а в жовтні 2013 року "Візз Ейр Україна" очікує поставку четвертого повітряного судна Airbus A320 [3].

Як слідує з вищенаведеного, проблем в українських авіакомпаній вистачає. Саме тому, для суттєвого покращення ситуації, українським можновладцям варто вжити невідкладних та дієвих заходів щодо авіаційної безпеки в цивільній авіації організаційного спрямування: забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах і на авіаційних підприємствах; проведення сертифікації аеропортів (авіаційних підприємств, організацій), що здійснюють діяльність в галузі забезпечення авіаційної безпеки; впровадження повного огляду членів екіпажів літаків, пасажирів і багажу перед вильотом.

На нашу думку, для подолання вищеназаних проблем та досягнення зазначених результатів, необхідно удосконалити нормативно-правову та матеріально-технічну базу шляхом розробки законодавчих актів України і галузевих нормативних правових документів, що регламентують забезпечення авіаційної безпеки, приведення законодавчих та інших нормативних правових актів у відповідність з основними принципами розвитку системи забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації України з урахуванням стандартів і рекомендацій міжнародного світового співтовариства.

Література

1. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивільній авіації України // Інформаційний портал "Сервіс і технології" [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.biz.ua/content/view/2476/113/>

2. Зінчук І. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивіль-

ній авіації України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://h.ua/story/313935/>

3. Полгода без "Аэросвит": итоги // Інформаційний портал "Центр транспортных стратегий" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/polgoda_bez_aerosvita_itogi_404

УДК 347.85(043.2)

Балух М. М., Завалюк В. С.

студенти,

Інститут аеропортів,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Понур Ю. С., асистент

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ КОСМІЧНОГО ТА МІЖНАРОНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

Міжнародне повітряне право – це галузь міжнародного права, що представляє собою сукупність загальновизнаних і спеціальних принципів і норм, якими визначаються правові положення повітряного простору і літальних апаратів, що знаходяться в ньому; встановлюється режим використання цього простору для цілей цивільної авіації; регулюються відносини, що виникають між користувачами з приводу повітряних пересувань, пов'язаних з ними комерційних операцій і забезпечення безпеки польотів. Верхня межа повітряного простору оцінюється заввишки 100-110 км.

Для вирішення питань міжнародно-правової відповідальності має значення розподіл повітряних суден на:

♦ державні – військові, поліцейські, спеціального призначення (літаки глав держав). Вони мають імунітет, і відповідальність за їх дії несе держава;

♦ недержавні судна, що є об'єктами національно-правового регулювання. За їх дії відповідає власник судна.

Держави зобов'язані здійснювати контроль за відповідністю зареєстрованих у них повітряних суден вимогам безпеки польотів та за дотриманням ними міжнародних норм.