

Малий М. С.,
студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

РОЗВИТОК АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ

Слід зазначити, що зараз через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. У порівнянні з 2000 роком у 8 разів скоротився об'єм авіаційних перевезень. Водночас значно зросла кількість вітчизняних комерційних авіаційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. При цьому з великої кількості авіаційних компаній лише декілька виконують близько 90 відсотків об'єму робіт і тільки одна третина компаній працює на постійній основі [1, с. 4-5].

Парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів. Понад 80 відсотків 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 пошуково-рятувального 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 [2, с. 89]. 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 компа-

ній для переоснащення парку повітряних суден, відсутністю в країні системи авіаційного лізингу. Водночас, завдаючи збитків національним інтересам країни на внутрішній ринок України активно виходять іноземні виробники авіаційної техніки й авіаційні компанії, незважаючи на наявність конкурентноздатних повітряних суден вітчизняного виробництва нового покоління. Недостатньо уваги приділяється проблемі експорту цивільних літаків. Основною причиною такого стану є вкрай обмежене фінансування авіаційної діяльності у поєднанні з неефективним державним регулюванням.

Зараз основними проблемами авіапромислового комплексу є: криза внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язана з відсутністю в авіаційних компаній необхідних коштів для відновлення парку експлуатованих повітряних суден; відсутність в авіапромисловому комплексі власних фінансових ресурсів, необхідних для його розвитку; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; нерозвиненість кредитних механізмів фінансування виробництва і постачання (продажів), а також реалізації фінансового лізингу вітчизняної авіаційної техніки; відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційно-будівельну промисловість на умовах, близьких до умов одержання фінансових ресурсів іноземними виробниками авіаційної техніки; організаційна роздробленість комплексу після першого етапу акціонування і приватизації; недостатнє та неповне фінансування робіт, падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників; посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній; боротьба за права власності і відсутність контролю за підприємствами й організаціями авіаційної промисловості, яка особливо загострилася останнім часом [3].

В той же час доцільно виділити низку надзвичайно актуальних проблем в галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недокомплектованість кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю

авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в складних метеоумовах і в аварійних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, в тому числі апаратурою виявлення вибухових речовин; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень з метою запобігання авіаційних надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості, що забезпечують відпрацьовування і вирішення технічних проблем забезпечення безпеки цивільної авіації; відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки.

На нашу думку, використання високих технологій при створенні технічних засобів забезпечення авіаційної безпеки і здійсненні заходів щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання сприятиме залученню іноземних інвестицій у розвиток галузі.

Отже, важливе значення має оснащення аеропортів і авіапідприємств сучасним високотехнологічним устаткуванням і технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, використання новітнього устаткування при огляді пасажирів, багажу, вантажів і пошти, у тому числі через використання коштів від аеропортових зборів.

Література

1. Ложачевська О. М. Факторы, влияющие на развитие воздушного транспорта Украины / О. М. Ложачевська, Н. С. Шаповал // Економіст. – 2002. – №7. – С. 96-97.
2. Цивільне та сімейне право України у запитаннях та відповідях / Є. О. Харитонов, О. М. Калітенко, В. М. Зубар та ін. – Х. : Одісей, 2002. – 640 с.
3. Садловська І. Методичні рекомендації з формування стра-

тегії розвитку авіатранспортних підприємств / І. Садловська // Відомості міністерства транспорту та зв'язку України. – 2005. – №6. – С.12-14.

УДК 347.4 (043.2)

Мельничук А. С.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОШТИ

Відповідно до ст. 22 Закону України "Про поштовий зв'язок" оператори для перевезення пошти використовують власні транспортні засоби, а також на договірних засадах транспорт інших фізичних та юридичних осіб. Також, перевезення поштових відправлень автомобільним, водним, залізничним та авіаційним транспортом здійснюється на договірних засадах відповідно до законодавства України [1, ст. 22]. Однак, варто зазначити, що жодних нормативних передумов щодо особливостей правового регулювання перевезення пошти у вказаному закріпленні немає. Саме тому, питання перевезення пошти, а отже і реалізації права особи на приватне листування, здійснюється у відповідності до норм Цивільного кодексу України. Отже, спробуємо розглянути правове врегулювання проблеми авіаційного перевезення пошти більш детально.

Відповідно до спільного Наказу Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України № 105/297 від 08.06.99 р. "Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами" умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством інфраструктури України. Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями).

Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен