

- отримувати своєчасну інформацію та доступ до новітніх технологій супутникової аеронавігації;
- підвищити зворотність платежів, наданих за аеронавігаційне обслуговування у повітряному просторі України усім авіакомпаніям-користувачам послуг.

Співпраця з ЄВРОКОНТРОЛЕМ сприяє прискоренню адаптації національних правил та процедур у сфері організації повітряного руху до єдиних європейських стандартів ESARR(1-6), дозволяє забезпечити участь представників України у роботі Комітету Єдиного Неба (Single Sky Committee) та опосередковано брати участь у реалізації програми SESAR. Одним з основних завдань, яке має бути завершене у найближчий час є технічна інтеграція України у Багатосторонню систему маршрутних зборів ЄВРОКОНТРОЛЮ.

#### *Література*

1. Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/>.
2. Державна авіаційна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>

УДК 629.735(477):347.82(043.2)

**Вишневський О. С., Дибаль Б. В.,**

студенти,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Малярчук Н. В., к.ю.н.

### **РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ**

Проголошення незалежності України стало визначною подією, яка відкрила нові горизонти для авіаційної галузі і позначила новий етап у розвитку вітчизняного літакобудування.

Попередній, радянський етап розвитку авіаційної галузі був багатий здобутками, пов'язаними з цивільною авіацією, яку Україна почала розвивати на початку ХХ століття. Ще у 1923 році в Ук-

раїні було створено авіакомпанію "Укрвоздухпуть". Високі показники її роботи стали основою для об'єднання "Укрвоздухпуті" з російським "Доброльотом". Так у 30-х роках народився "Аерофлот" [1, с. 22]. Сьогодні авіаційна промисловість залишається стратегічно важливою для України і є однією з базових галузей економіки держави. Вона нараховує 39 підприємств, конструкторських бюро, наукових установ та організацій різних форм власності та призначення, має практично усі складові інфраструктури, що дозволяють розробляти, випробовувати, серійно виготовляти літаки, авіаційні двигуни, спеціальне обладнання, бортову радіоелектронну апаратуру, авіаційні агрегати, проводити науково-дослідні та дослідно-конструкторські розробки у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, виконувати модернізацію та ремонт авіаційної техніки, готувати персонал для роботи в авіаційній промисловості, де на теперішній час працює понад 60 тис. осіб. Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають завершений технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки. Крім проектування і виробництва пасажирських і транспортних літаків, в Україні є мережа авіаремонтних підприємств, в тому числі і для відновлення бойових літаків вертольотів [3]. Діяльність уряду в управлінні і розвитку авіаційної галузі є досить ефективною. Першою знаковою подією на цьому шляху стало підписання в 2005 році Президентом України відповідного Указу і прийняття двох постанов Кабінету Міністрів, якими була заснована Державна авіабудівна корпорація "Національне об'єднання "Антонов", до якої увійшли чотири авіабудівних підприємства. Проте поза увагою залишилося питання налагодження кооперації з іншими об'єктами цієї галузі (двигунобудуванням, радіотехнікою тощо), яких нараховувалось понад сорок одиниць. Внаслідок цього вже в 2007 році замість "Національного об'єднання" Кабінет Міністрів створив державний авіабудівний концерн "Авіація України" (ДАКАУ), віднесений до управління Міністерством промислової політики. Проте одних організаційних дій було замало для конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній на світовому ринку. Розуміючи це, уряд спрямовував значні кошти для розвитку авіаційної промисловості, зокрема у 2007 р. на розвиток авіаційної галузі України було виділено 423 млн. грн., в бюджеті на 2008 р. на ці цілі виділили вже 590 млн. грн., а кошто-

рис на 2011 рік складає 726 млн. грн. Проте варто зазначити, що державна підтримка галузі все ж недостатня, галузь потребує стратегічних недержавних інвестицій [2].

Основою літакобудування України залишаються транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і середніх магістральних ліній. Найперспективнішим серед них є АН-148, потреба в якому в країнах СНД оцінюється в 400-500 одиниць. Окрім того, такі пасажирські лайнери, як Ан-140-100, Ан-148 могли б замінити такі застарілі та неефективні аналоги, як Ту-134 і Як – 40. Обнадійливою є і динаміка зростання обсягу пасажирських перевезень як всередині країни, так і міжнародних. У 2003 році авіаційним транспортом скористалось 2 374 700 осіб, у 2004 р. четвертому ця цифра становила понад 3 млн., а пік пасажирських перевезень авіаційним транспортом припав на 2008 рік, коли послугами цивільної авіації скористалось близько 6,5 млн. людей [3].

Незважаючи на такі здобутки, авіаційна галузь незалежної України все ж недостатньо конкурентоспроможна. Державне фінансування не є достатнім, аби забезпечити інтереси України в сфері літакобудування. Щоб покращити становище вітчизняної авіаційної галузі держава повинна звернути увагу на такі питання:

- здійснення політики державної підтримки діяльності корпорації "Антонов" за кордоном, у тому числі за посередництвом зарубіжних представництв, посольств, торговельних місій та ін.;
- залучення до співпраці провідних європейських фірм (в галузі авіадвигунобудування, авіоніки тощо) в рамках Угоди про стратегічне співробітництво України з європейською оборонною авіаційно – космічною компанією EADS від 13.06.05 з метою підвищення техніко – експлуатаційної якості літаків Ан і полегшення їх ринкового просування, в першу чергу на ринки ЄС;
- розширення за підтримки українських зовнішньоекономічних місій географії потенційних ринків збуту української авіабудівної продукції, зокрема, звернувши особливу увагу на ринки країн Латинської Америки.

Динамічний розвиток авіаційної галузі можливий за умови підвищення професійної компетентності її фахівців, і в цьому процесі Національний авіаційний університет відігравав і продовжує відігравати провідну роль.

### *Література*

1. Беляев В. Гражданская авиация на рубеже столетий: магистральные самолёты / В. Беляев // Авиация и время. – К. : ВЦ "АероХобі", 2001. – №3. – С. 22-26.
2. Офіційний сайт Державіаслужби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://new.avia.gov.ua>.
3. Пояснювальна доповідь, представлена доповідачами Ж. Г. Бранже і Етерінгтоном на п'ятдесят другій сесії Асамблеї Західноєвропейського союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://assembly-weu.org>

УДК 341.226 (043.2)

**Горбуля О. А.,**

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

## **ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКОГО ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

Питання вступу України до Європейського союзу (далі – ЄС) та підписання договору "Про відкрите небо" є актуальним вже досить тривалий час, оскільки європейська інтеграція є пріоритетним напрямом зовнішньої політики нашої держави.

Однак на сьогодні ні політичні діячі, ні суспільство не можуть дійти спільної думки щодо необхідності вступу України до ЄС. Таким чином, питання підписання договору "Про відкрите небо" залишається відкритим.

Договір "Відкрите небо" передбачає лібералізацію допуску на внутрішній ринок авіакомпаній одне одного. Щоб почати літати, авіакомпаніям не треба довго чекати дозволів, як зараз в Україні, а прямо домовитися з аеропортами. Вважається, що підписання договору покращить конкуренцію, а значить і знизить ціни на перельоти. Зважаючи на те, що інтеграція до єдиного авіапростору Європи дійсно призведе до різкого загострення конкурентної боротьби на ринку авіаційних послуг, доцільно розглянути та за-