

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-

твердити у встановленому порядку нормативно-правові документи щодо особливості корпоратизації основних аеропортів країни, що можна розглядати як підготовку до реструктуризації їх мережі. Актуальним питанням є вдосконалення авіаційного законодавства України з урахуванням норм міжнародного повітряного права. Зокрема, його положення, що стосуються державного забезпечення і особливостей діяльності цивільної авіації, правил безпеки польотів у повітряному просторі України. Потребують розробки та прийняття нормативно-правові акти, якими визначається сфера та порядок державного регулювання діяльності природних монополій та ринкових відносин у галузі, комерційні права авіаперевізників, механізми їх захисту [1, с.105].

Необхідно також удосконалювати систему нагляду за безпекою діяльності вітчизняних авіакомпаній в Україні та поза її межами на основі стандартів ЄС.

Важливим залишається питання про утворення акціонерної компанії зі статусом національного авіаперевізника, здатної конкурувати на внутрішніх і міжнародних авіаційних маршрутах із провідними іноземними авіакомпаніями.

У планах інтеграції України до європейського авіаційного ринку особливе значення надається підприємствам авіаційної промисловості, які є стратегічними об'єктами і відіграють важливу роль у технологічному та економічному розвитку країни.

Головне завдання – не лише зберегти їх у нинішньому стані, а й суттєво збільшити промислово-економічний та конкурентний потенціал цих підприємств, забезпечити безпроблемний вихід всієї гами їх продукції на європейський ринок.

Важливим завданням для української сторони у переговорному процесі є прийняття чіткого плану підготовки до інтеграції авіаційних ринків України та ЄС, що допоможе суттєво збільшити позитивний ефект від лібералізації європейського ринку – в інтересах як галузі, так і пасажирів [1, с.106].

Сьогодні конкурувати на рівних із багатьма європейськими авіакомпаніями не здатна жодна з найбільш потужних українських.

Невеликий парк сучасних, придатних для польотів міжнародними маршрутами літаків, обмежена мережа авіаліній, набагато менший обсяг доходів не дозволяють національним авіакомпаніям

скористатися перевагами, які мають їх європейські конкуренти, наприклад від збільшення чисельності авіарейсів або завантаження літаків трансферними пасажиропотоками [1, с.107].

На думку експертів, уряд навмисно затягує переговорний процес з Європою. "Це, безумовно, відмовки, тому що наявність візового режиму перешкоджає збільшенню пасажирських перевезень не тільки з боку українських перевізників, а й іноземних. У нас немає поділу, що іноземний перевізник перевозить іноземців, а український – українців," відзначає старший партнер юридичної фірми "Ілляшев та партнери" Роман Марченко. Він вважає, що держава створює тепличні умови для українських авіакомпаній, яким лібералізація ринку не вигідна.

Втім, у самих авіакомпаніях не раз заявляли, що "відкриття неба" з Європою послужило б гарним поштовхом для їх розвитку.

Отже, на сьогодні можна з впевненістю сказати, що Україна не готова до приєднання до єдиного європейського простору у зв'язку з низкою проблем, що, як і багато років тому, залишаються невирішеними.

Література

1. Скрипнюк О. Правові засади інтеграції України до загальноєвропейського повітряного простору / О. Скрипнюк // Право України. – 2009. – №1. – С.102-107.

УДК 347.829(477)(043.2)

Грицюк К. Е., Лінник Л. В.,
студенти,

Юридичний інститут
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Боярська З.І., к.і.н., доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

Україна як суб'єкт міжнародного права здійснює повний та винятковий суверенітет над своїм повітряним простором. Правовий режим повітряного простору України регламентується національ-