

пунктів щодо проїзду залізничним транспортом, перевезення ручної поклажі, багажу, вантажобагажу, отримання довідки тощо.

Багажем за п. 3.5 Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів вважаються особисті речі пасажирів або екіпажу, які перевозяться на борту повітряного судна за договором з експлуатантом. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту вже розрізняють поняття "багаж" – речі, вантаж, упаковані для відправлення транспортом, які перевозяться окремо від пасажирів, і "ручна поклажа" – упаковані для перевезення речі, що перевозяться пасажиром (п. 1).

Поштою є кореспонденція та інші предмети, що відправляються поштовою адміністрацією та призначені для неї (п. 3.15 Правил супроводження в контрольованих зонах авіа підприємств матеріальних цінностей і пасажирів).

Крім договорів перевезення, предметом яких є перевезення вантажу, пасажирів та багажу, у законодавстві виділяються транспортні договори, предметом яких є надання у користування власне транспортного засобу для потреб замовника – договори чартеру (фрахтування). Згідно зі ст. 912 ЦК за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам.

#### *Література*

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. із змінами і доповненнями // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст.144.
2. Актуальні проблеми господарського права: навч. посіб. / за ред. В. С. Щербини. – К. : Юрінком Інтер, 2013. – 528 с.
3. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / заг. ред. Г.Л. Знаменського, В.С. Щербини. – К. : Юрінком Інтер, 2012. – 776 с.

### **РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

Під впливом змінних факторів, розвиток світового авіатранспортного ринку відбувається дуже динамічно. На сьогодні актуальним залишається питання пов'язаним із розвитком вітчизняної авіаційної промисловості, глобалізацією міжнародних перевезень в межах глобальних та стратегічних альянсів авіаперевізників, жорсткою конкуренцією, постійним збільшення прямих операційних витрат, особливо за рахунок постійного росту цін на світовому паливно-мастильному ринку та інше. За таких умов необхідно проводити постійний моніторинг тенденцій розвитку світових авіаційних ринків з метою підвищення економічної ефективності авіаційних перевезень.

В Україні є всі умови для розбудови конкурентоспроможної авіаційної промисловості. Основними виробниками авіатехніки є в таких індустріальних та наукових центрах країни, як Київ, Харків, Запоріжжя, де існує досить потужна промислова та наукова база. Найвагоміший вклад в розвиток авіаційної промисловості України здійснюють АНТК ім. Антонова, Київський завод "АВІАНТ", ХДАВП, та АТ "Мотор-Січ". Саме завдяки їм за роки незалежності в країні було створено 5 нових типів літаків (Ан-140, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т, Ан-148) та авіаційних двигунів (Д-436, АІ-450, АІ-222), модернізовано 12 типів літаків [1].

Авіаційна промисловість України – галузь машинобудування України, а в свою чергу авіабудівна галузь є стратегічно важливою для України і однією з базових галузей національної економіки.

Сучасний авіаційний потенціал України визначають 4 авіазаводи, 15 авіаремонтних підприємств, 2 авіаційних інститути, 3 вищі військові авіаційні училища, близько 1500 повітряних суден ци-

вільної авіації, більш 6000 літаків ВПС. Тому у літературі не випадково підкреслюється можливість власними силами розробляти, випробовувати і випускати літаки, авіаційні двигуни, спец обладнання, бортову апаратуру [3, с.242].

На відомчому рівні звертається увага на актуальність розвитку вітчизняної авіаційної промисловості є проблема неналежного фінансування та матеріально-технічного і кадрового забезпечення, державні установи в галузі не встигають впроваджувати політику адаптації вітчизняних норм і стандартів до законодавства ЄС: вимоги до технічного регулювання та доступу до ринку послуг наземних служб в аеропортах та окремих технологічних комплексів (зокрема послуг з обслуговування у терміналах) та інші [2].

Також має місце і неефективність національної системи щодо підготовки авіаційного персоналу, тобто це: звільненням спеціалістів старшого віку через поліпшення пенсійного забезпечення осіб льотного складу; невідповідністю освітніх програм поточним вимогам до фахівців у галузі; відставанням модернізації системи державного регулювання та освітніх програм з підготовки авіаційного персоналу (застаріла матеріально-технічна база та недостатнє державне фінансування закладів освіти, що здійснюють підготовку авіаційного персоналу). Негативний вплив на деякі освітні заклади авіаційної галузі спричинило їх перепідпорядкування Міністерству освіти і науки України, яке не має фахівців з розробки вимог і схвалення освітніх програм для авіаційного персоналу.

Незважаючи на вказане вище авіаційна промисловість України має досить вагомий потенціал для її подальшого розвитку. Однак, як справедливо відзначається, основними причинами уповільнення темпів розвитку вітчизняного авіаційного комплексу є скорочення технологічних розробок та інтелектуальних ресурсів, а також відсутність активної міжнародної кооперації [3, с. 242].

Тому у майбутньому стратегія виробництва авіатехніки має формуватися з урахуванням кон'юнктури зовнішнього ринку, наявного в Україні науково-технічного, виробничого і фінансового потенціалу. Це вимагає дотримання інноваційної політики, що передбачає поєднання моделі заняття вільних ніш на ринку із моделлю, яка має за мету збереження потенціалу авіакомплексу че-

рез виконання субконтрактних робіт. Тому не випадково, що на урядовому рівні визнана необхідність орієнтації на сегменти ринку, де можна в перспективі реалізувати конкурентні переваги, в тому числі за рахунок найменшої конкуренції зі світовими лідерами авіабудування.

Насамкінець, варто зазначити, що для розвитку авіаційної галузі України необхідно вжити певних заходів щодо оновлення устаткування, фінансування наукових досліджень, співробітництва з закордонними партнерами, стимулювання інвестицій. Тільки при таких умовах Україна буде мати достатньо міцні позиції авіаційної промисловості не тільки на внутрішньому, а й на світовому ринку та зможе конкурувати з країнами-лідерами в цій сфері у світовому масштабі.

#### *Література*

1. Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: Розпорядження від 27.12.2008 № 1656-р // Кабінет Міністрів України. – 2009. – №1656-р. – Ст.1-9
2. Про затвердження Положення про перевезення державною авіацією України: Наказ від 25.06.2013 № 425 // Міністерство оборони України. – 2013. – № з1195-13. – Ст.3
3. Ареф'єва О. В., Штангрет А. М. Розвиток підприємств авіаційної галузі в контексті економіки знань: Монографія / О. В. Ареф'єва, А. М. Штангрет. – Львів: Укр. акад. друкарства, 2011. – 242 с.