

Годомський А. С.,

студент,

Університет сучасних знань, м. Київ

Науковий керівник: Малишко В. М., к.ю.н.

## СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Цивільна авіація в умовах глобалізації світової економіки стає важливим елементом інтеграції України в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Окрім цього вона має особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач та підвищення якості життя населення країни. Авіаційна галузь належить до базових, стратегічно важливих секторів економіки України, однак на сьогоднішній день наявний потенціал використовується недостатньо, а сама авіаційна галузь перебуває під впливом зростаючих проявів системної кризи. Це стосується практично всіх найважливіших складових авіаційної галузі: авіабудування, авіаційних перевезень та транспортної інфраструктури. Тому аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку авіаційної галузі України, виявлення причин ситуації, що склалася, та вироблення наукообґрунтованих пропозицій щодо можливого її поліпшення вбачаються достатньо актуальними. Вирішенням конкретних питань та розв'язанням проблем цивільної авіації України займалися Мова В. В., Загорулько В. М., Ященко Л. А., Носенко В.В., Опанасенко С.Г., Царенко Е. В., Городецька Л. А., Петровська Н. В., Переверзева С. О., Кононова Л. Н., Омеляненко С. Л. та інші. Без сумніву ці праці представляють велику цінність для сучасної науки, адже торкаються таких важливих питань, як оцінка конкурентоспроможності авіакомпанії, розробка методики оцінки ефективності функціонування аеропортів та обґрунтування їх оптимальної мережі та інше. Що стосується аналізу сучасного стану та проблем розвитку авіатранспортної галузі України, то до одних із останніх та найбільш актуальних робіт з даного питання необхідно віднести дослідження Д. Прейгера та Р.Т. Барана. Оскільки авіаційний ринок є динамічним, то при його аналізі необхідно спиратися, в першу чергу, на останні звітні дані Державіаадміністрації України та Державного комітету

статистики України, порівнюючи їх з даними попередніх періодів. Саме аналіз основних показників авіаційної галузі України у динаміці дозволяє робити прогнози розвитку на майбутнє та виявляти основні тенденції розвитку галузі.

2009 рік був для України роком значних політичних та економічних змін в країні. Події цього року залишили свій сумний відбиток на розвитку авіатранспортної галузі та лунатимуть ще протягом тривалого часу. Так, у першому півріччі 2009 року ситуація в авіаційній галузі розвивалась за песимістичним сценарієм. Спричинені світовою економічною кризою глибока рецесія та зниження ділової активності і життєвого рівня населення не могли не вплинути на ринок авіаперевезень, де мало місце різке падіння попиту. Так, у I півріччі 2009 року вперше за останні 9 років у цілому по галузі зафіксовано зменшення всіх основних виробничих показників порівняно з відповідним півріччям 2008 року. За статистичними даними за півроку вітчизняними авіаперевізниками здійснено 38,9 тис. комерційних рейсів (проти 47,3 тис. за I півріччя 2008 року), обсяги пасажирських перевезень скоротились на 18,4% та склали 2,2 млн. чол., вантажів та пошти – на 25,6% та склали 40,5 тис. тонн.

Пасажирські перевезення у 2009 році здійснюють 32 вітчизняні авіакомпанії, на міжнародних лініях перевезено 1,7 млн. пасажирів, на внутрішніх – 0.5 млн. пас, що відповідно на 19,5% та 14% менше показників 2008 року. Середня пасажирська завантаженість на регулярних міжнародних рейсах вітчизняних авіакомпаній знизилась до 61%, тоді як за підсумками I півріччя 2008 року цей показник становив майже 70%. На внутрішніх регулярних рейсах, як і рік тому, середня пасажирська завантаженість не перевищила 56 %.

У теперішніх несприятливих економічних умовах, коли як ніколи загострилась боротьба за пасажирів між вітчизняними та іноземними авіакомпаніями, а також більш жорсткою та винахідливою стала конкуренція між собою, зусилля авіакомпаній спрямовувались, перш за все, на зміцнення своїх позицій на ринку.

У 2009 році майже 95 загальнодержавних пасажирських перевезень виконують провідні авіакомпанії "Аеросвіт", "Міжнародні авіалінії України", "Дніпроавіа", "Донбасаеро", до яких в 2008 році приєдналися "Роза вітрів" та низькобюджетна "Візз Ейр Україна".

Підвищення якості обслуговування, запровадження різноманітних знижок, акцій і спеціальних програм для пасажирів на фоні оптимізації витрат – такі є основні дії учасників ринку в цьому році. Водночас відновлено виконання багатьох регулярних міжнародних рейсів, а наприкінці червня розпочато виконання регулярних рейсів за двома новими маршрутами: Львів-Мілан ("Міжнародні авіалінії України"), Бориспіль-Вільнюс ("Донбасаеро").

Водночас не можна не відмітити, що сьогодні вже має місце деяке покращення ситуації на ринку пасажирських авіаперевезень. За статистичними даними, у червні поточного року спад обсягів пасажирських авіаперевезень українськими авіакомпаніями порівняно з 2008 роком зменшився до 13%, тоді як у квітні цей показник складав 18%, а у травні – 17,5%. На ринку вантажних авіаперевезень у I півріччі 2009 року працювало 18 вітчизняних вантажоперевізників. Негативний вплив кризових явищ не міг не позначитись і на роботі всіх вітчизняних аеропортів. У I півріччі 2009 року комерційні рейси обслуговували 28 українських аеропортів та аеродромів, пасажиропотоки скоротились порівняно з I півріччям 2008 року на 17,5% та склали 3,9 млн. чол., поштовантажопотоки – на 35,6% та склали 17,3 тис. тонн.

#### *Література*

1. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України / Д. Прейгер // Економіка України. Науковий журнал Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України та Національної академії наук. – №6 (571). – К. : Преса України, 2009. – С. 4-21.

2. Баран Р. Т. Проблеми розвитку авіатранспортної галузі України та їх вирішення / Р. Т. Баран [Електронний ресурс] // Наукові конференції. Соціум. Наука. Культура. Економіка. – Режим доступу: <http://intkonf.org/kand-ekonom-n-baran-rt-problemi-rozvitku-aviatrtransportnoyi-galuzi-ukrayini-ta-yih-virishennya/>

3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за I півріччя 2009 року (від 21.07.2009 р.) [Електронний ресурс] / Державна авіаційна адміністрація. Міністерство транспорту та зв'язку України. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>

4. Статистичний щорічник України за 1994 рік. – К. : Техніка, 1995. – 519 с.

5. Транспорт і зв'язок України: статистичний збірник / За ред. Власенко Н. С. – К., 2009. – 290 с.

УДК 65.016.8:338.45:629.73 (043.2)

**Грибчук Л. М.,**  
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

### **ПОНЯТТЯ БАНКРУТСТВА АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

В юридичній науці інститут неплатоспроможності (банкрутства) пройшов складний шлях свого формування, який продовжується і надалі. Над питанням неплатоспроможності (банкрутства) працювали і працюють такі вітчизняні і зарубіжні вчені, як: Р. Г. Афанасьєв, О. М. Бірюков, В. П. Козирева, В. А. Малига, Б. М. Поляков, М. І. Тітов та інші.

При вивченні даного питання неможливо не звернутися до Закону України "Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом", ст. 1 якого дає визначення понять "неплатоспроможності" і "банкрутства".

Неплатоспроможність – неспроможність суб'єкта підприємницької діяльності виконання після настання встановленого строку їх сплати грошові зобов'язання перед кредиторами, в тому числі по заробітній платі, а також виконання зобов'язання щодо сплати страхових внесків на загальнообов'язкове державне пенсійне страхування та інші види загальнообов'язкового державного соціального страхування, сплати податків і зборів не інакше як через відновлення платоспроможності.

Банкрутство – визнана господарським судом неспроможність боржника відновити свою платоспроможність та задовольнити визнані судом вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури.

Узагальнюючи все, можна сказати, що терміни "неплатоспроможність" і "неспроможність" є тотожними, які характеризують економічний (фінансовий) стан боржника. Термін "банкрутство" –