

підприємство в кінці року складає і подає у відповідні органи консолідовану фінансову звітність групи підприємств.

Участь одних підприємств групи в інших може бути безпосередньо або ж непрямою. Частка безпосередньої участі обумовлюється часткою інвестора у статутному капіталі підприємства, в котре здійснена інвестиція [5].

Актуальним є питання в практичній діяльності дочірніх підприємств майнової відповідальності за зобов'язаннями. Відповідно до ст. 32 Цивільного кодексу юридична особа відповідає за своїми зобов'язаннями належним їй на праві власності, а в нашому випадку – закріпленим за нею майном, якщо інше не передбачено законодавчими актами [1]. Частина 3 цієї статті встановлює, що юридична особа, яка фінансується власником і за котрою майно закріплено на праві оперативного управління, відповідає за зобов'язаннями коштами, що є в її розпорядженні. У разі їх недостатності відповідальність за її зобов'язаннями несе власник відповідного майна [1]. Дана норма повністю стосується дочірніх підприємств.

Отже, дочірнє підприємство повністю залежить від підприємства-засновника, а з цього – що останнє несе субсидіарну відповідальність за його боргами. Група не є самостійним суб'єктом права, юридичною особою і не розглядається як суб'єкт оподаткування, а отже можна стверджувати, що з юридичної точки зору ТОВ "Авіалінії Візз Ейр Україна" ніякого відношення до Wizz Air Угорщина немає.

Література

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003.- № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
2. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
3. Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців: Закон України від 15 травня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 31-32. – Ст. 263.
4. Класифікація організаційно-правових форм господарювання ДК 002:2004 від 28.05.2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ST000948.html

5. Еремеев В. Порухення законодавства компанією Wizzair і безпека польотів / В. Еремеев [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blog.liga.net/user/yeremeev/article/7700.aspx>

6. Ісаков М. Г. Правовий статус дочірніх підприємств за чинним законодавством України / М. Ісаков // Вісник Академії правових наук України. – 2005. – № 2(41). – С. 225-233.

7. Інформація про компанію Wizz Air [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://wizzair.com/uk-UA/about_us/company_information

УДК 656.7:338.46 (043.2)

Остапенко К. С.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Корчак Н. М., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах лібералізації й глобалізації ринкової системи ресурси й можливості розподіляються відповідно до рівня прибутковості й економічної міцності. Якщо на глобальному ринку розподіл доходу й надалі буде базуватися на рівні прибутковості, то самі економічні фактори будуть відтворювати й навіть збільшувати нерівність у міжнародному розрізі. Питання про ступінь рівноваги та отримання однакових умов в глобальній ринковій економіці є досить актуальним напрямком [1, с.2].

Ці процеси не обминули й цивільну авіацію, що на сьогодні демонструє нові можливості. З іншого боку існують конфлікти не тільки між авіаперевізниками, аеропортами, а й по деяких методах регулювання з боку державних органів.

Один за одним найбільші перевізники світу в 2012-2013 роках скоротили кількість авіарейсів через зниження пасажиропотоку. Найбільші концерни з будівництва повітряних суден транснаціональні корпорації Airbus та Boeing скорочують виробництво та відмовляються від багатьох замовлень, що забезпечувались за-

вдяки довгостроковим кредитам. Авіакомпанії, шукаючи можливі варіанти виходу з даної ситуації, розпочали впровадження акційних тарифів та наданням додаткових послуг, з метою залученні, як можна більшої кількості пасажирів.

Для вирішення таких глобальних процесів застосовується всесвітнє співробітництво – спільна взаємодія. Тому нашій цивільній авіації необхідно розвиватись та пристосовуватись до цієї світової тенденції. Характерною рисою тут є міжнародні потоки, які в умовах лібералізації майже або зовсім не контролюються національним законодавством. Вони розвиваються, захоплюють країни та регіони. Основою таких тенденцій, на нашу думку, є процеси дерегулювання, які мабуть першими були застосовані в авіації, а саме на території США з 1942 року [2, с.14].

Історичні коріння глобалізації йдуть з процесів інтернаціоналізації, які починалися в Північній Америці та "старій" Європі. Відомо, що прагнення України пов'язані з ЄС, однак цивільна авіація нашої країни потребує підтримки держави. Тому аеропорти, що знаходяться в великих містах (Київ, Сімферополь, Донецьк, Дніпропетровськ, Харків, Одеса, Львів), на сьогодні не спроможні обслужити значні обсяги перевезень, а інші порти не отримують споживачів: як перевізників, так і пасажирів [5, с.23]. Взагалі розвиток авіаційної галузі в Україні має більші темпи, ніж в західних країнах. Причини цього процесу прості, адже авіаційні ринки ЄС й Північної Америки вже розвинуті, а у нас цей розвиток тільки починається.

Хоча дослідники відносять аеропорти до суб'єктів природних монополій, робота аеропортів являє собою комплексний вид бізнесу, що припускає значну кількість послуг для різних споживачів [3, с.15]. Одержуваний аеропортом прибуток містить у собі збори за здійснення посадки, за користування місцями стоянки, за обслуговування пасажирів і інші напрямки, пов'язані з обслуговуванням повітряного руху, а також концесійні збори, платежі за оренду й інші неавіаційні джерела доходів. Розподіл цих доходів залежить від розміру аеропорту, кількості користувачів, рейсів, розвинутої системи інфраструктури, орієнтації (чи привабливості) для пасажирів та ін.

Ринок міжнародних авіаційних перевезень являє собою унікальну економічну модель ринку транспортних послуг з рисами

монополістичної конкуренції. З одного боку, це обумовлено особливостями функціонування галузі авіації в цілому, а з іншого – економічною привабливістю цього ринку. Останнє зумовлює наявність великої кількості учасників на всіх етапах перевізного процесу (аеропорти, авіакомпанії, агенти з продажу авіаційних перевезень тощо) [4, с.165-166]. Велика зосередженість суб'єктів при виконанні перевезень сприяє виникненню нестандартних методів конкурентної боротьби, наприклад, наявності спеціальних програм для пасажирів, які часто літають (програм лояльності), глобальних авіаційних альянсів, низькозатратних авіакомпаній тощо. Цивільна авіація України, як невід'ємна частина світового ринку повітряних перевезень, співпрацює з усіма членами ринку і відчуває вплив високої конкуренції на власну ефективність функціонування. Особливо гостро питання оптимізації діяльності стоїть перед вітчизняними авіакомпаніями, адже їх конкурентоспроможність найнижча в галузі. Авіакомпанії України виконують перевезення в умовах обмеженості ресурсів підвищення рівня якості власних послуг і при цьому постійно перебувають під тиском конкуренції з боку іноземних авіаперевізників [6, с.25]. Економічні результати діяльності у такій ситуації є нестабільними та непевними. У разі проведення невдалої політики підвищення конкурентоспроможності вітчизняні авіакомпанії можуть бути витіснені не тільки з міжнародного, а й навіть з внутрішньокраїнського ринку авіаційних перевезень.

Література

1. Костромина Е. В. Економіка авіакомпанії в умовах ринку / Е. В. Костромина. – 5-е вид., виправлене і доповнене – М. : НОУ ВКШ "Авиабизнес", 2010. – 344 с.
2. Бугайко Д. О. Вплив процесів глобалізації на авіаційно-транспортну галузь України / Д. О. Бугайко // 36. наук. праць "Проблеми системного підходу в економіці". – К.: НАУ, 2009. – № 9. – С. 26-34.
3. Полянська Н.О. Організація комерційної роботи на повітряному транспорті / Н. О. Полянська. – К. : НАУ, 2009. – 320 с.
4. Проект концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 ро-

ку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.asmap.org.ua/info/cont_uts.doc

5. Європа – США: непрості переговори // Авіатранспортний огляд. – М. : "Панорама", 2012. – С. 44.

6. Полянська Н. О. Глобалізація як джерело конкуренції: конфлікти і нові можливості. / Н. О. Полянська // Стратегія розвитку України. – К. : НАУ, 2012. – № 11- С. 60 – 66.

УДК: 341.238 (043.2)

Павліченко Т. С.,

студентка,

Університет сучасних знань, м. Київ

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

ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Перевезення вантажів здійснюють транспортом (від латинського "transportare" – переносити, переміщувати, перевозити). Поняття "транспорт" знайшло своє закріплення в Законі України від 10 листопада 1994 року "Про транспорт". Згідно зі ст. 1 цього Закону, транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва.

Перевезення вантажів та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їхніми статутами. Комплекс транспортно-експедиційних послуг, пов'язаних із відправленням і отриманням вантажів, надається експедиторськими організаціями в порядку, встановленому законодавством.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних замовлень і договорів на перевезення вантажів з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Основними засобами державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення вантажів, є ліцензування, сертифікація і стандартизація, регулювання цін і тарифів.

Залежно від фізичних властей транспортного засобу, за допомогою якого здійснюється переміщення вантажів у просторі (залізничні, автомобільні дороги, водні шляхи, повітряні шляхи, трубопроводи), транспорт поділяють на: вантажний залізничний транспорт, автомобільний вантажний транспорт, морський вантажний транспорт та вантажний внутрішній флот, авіаційний вантажний транспорт, трубопровідний транспорт, космічний транспорт, інші види транспорту. Залежно від сфери перевезень у суспільному виробництві транспорт поділяється на: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий; залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт.

Відповідно до ст. 21 Закону України "Про транспорт", вони разом із шляхами сполучення загального користування утворюють єдину транспортну систему України.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Відповідно до ст. 306 Господарського кодексу України, перевезенням вантажів визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами.

Перевезення вантажів поділяється на:

а) внутрішні перевезення – перевезення вантажів у внутрішньому сполученні між пунктами відправлення та призначення, розташованими в Україні;

б) міжнародні перевезення. Міжнародні перевезення здійснюються у прямому міжнародному сполученні та в непрямому міжнародному сполученні.

Класифікація перевезень здійснюється також залежно від кількості видів транспорту. Розрізняють місцеві перевезення, у прямому сполученні і прямі змішані перевезення. Місцевими називають