

тужний стимул і допомогу у здійсненні економічних реформ, що неабияк вигідно для неї [2].

Таким чином, імплементація Угоди про асоціацію між ЄС та Україною дозволила б суттєво покращити ситуацію щодо захисту прав споживачів, зокрема вирішити актуальну для України проблему надання належних послуг авіаперевізниками. Співробітництво в рамках угоди допоможе Україні вирішити такі проблеми як не надто прозоре ціноутворення на авіаквитки, задоволення прав на компенсацію у разі отримання послуги авіаперевезення неналежної якості тощо. Євросоюз має величезний досвід у сфері захисту прав споживачів, перевірені часом структури й методиці Україна може це використати для власного розвитку.

Іншим прикладом тісної секторальної інтеграції з Євросоюзом може стати транспортний сектор, відповідна співпраця також передбачена Угодою про асоціацію. Одним із найважливіших напрямків є інтеграція України до Спільного авіаційного простору ЄС (САП). Бути стороною угоди означає можливість компаніям країн-учасниць літати до інших країн-учасниць та обслуговувати їхні внутрішні рейси без обмежень щодо вибору маршрутів та частоти польотів. У результаті збільшення пропозицій та посилення конкуренції зменшаться ціни. На український ринок прийдуть так звані бюджетні авіалінії з Євросоюзу, чий квиток цілком доступний навіть середньостатистичному українцю.

Отже, приєднання України до Спільного авіаційного простору ЄС призведе до низки позитивних змін. Це, зокрема: зниження ціни авіаперевезень; ефективніше використання аеропортів; вдосконалення методів управління авіакомпаніями; поліпшення якості послуг авіакомпаній; розвиток транзитного потенціалу країни; збільшення доходів провайдерів аеронавігаційних послуг; поліпшення іміджу країни та збільшення довіри до неї; поява нових ринків збуту для продукції української авіаційної промисловості; збільшення інвестицій в аеропорти та вищий рівень оплати праці працівників сфери.

Література

1. Угода про Асоціацію України з ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://glavcom.ua/articles/8902.html>
2. Меленчук А. Угода про асоціацію: чого чекати українцям / А. Меленчук // Віче. – №8. – 2012. – С.3-11.

УДК 629.735.07(043.2)

Рушак І. Я.,

асистент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ УЧАСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У ПРОВЕДЕННІ ДЕМОНСТРАЦІЙНИХ ПОЛЬОТІВ

Питання щодо демонстраційних польотів в Україні має досить важливе значення, адже такі польоти стали невід'ємною частиною проведення багатьох заходів. Демонстраційним вважається політ повітряного судна, який виконується з метою демонстрації досягнень авіаційної техніки, її показу під час проведення авіаційних парадів, свят, з рекламною та іншою метою відповідно до законодавства [1].

Порушення правил польотів або підготовки до них, а також порушення правил експлуатації повітряних апаратів можуть спричинити катастрофу або інші тяжкі наслідки [2]. Тому подібні заходи повинні відбуватися за умови виконання його керівником ряду певних вимог. Саме органи місцевого самоврядування відіграють значну роль у проведенні демонстраційних польотів. В першу чергу організатор узгоджує місце і термін проведення заходу з відповідним органом місцевого самоврядування. Також організатор демонстраційного польоту повинен затвердити всі необхідні схеми стосовно організації та проведення такого польоту, у яких повинен визначити граничну лінію, за яку заборонено переміщатись глядачам, а також граничну лінію, за яку заборонено зміщати площину пілотажу. Ці граничні лінії повинні бути паралельні, відстань між ними визначає зону безпеки. Ділянки площини пілотажу, над якими траєкторія польоту проходить на мінімально допустимій висоті, на схемах наведені червоною стрілкою з позначенням мінімально допустимої висоти над землею поверхнею (визначається пілотом візуально та за радіовисотоміром). Напрямок стрілки на схемі – це напрям моменту інерції при пілотажу, який повинен забезпечувати безпеку глядачам на випадок відмови авіаційної техніки, зіткнення з птахами або з рельєфом місцевості,

коли розліт деталей та уламків не пересікає зони безпеки. Гранична лінія, за яку заборонено переміщатись глядачам, повинна бути позначена чіткими червоно-білими стрічками по периметру розміщення глядачів та написами на трафаретах українською, російською та англійською мовами "Стій! Заборонена зона!" У разі масового скупчення глядачів орган місцевого самоврядування організовує команди очеплення [3].

Відповідальність за організацію підготовки і проведення заходів покладається на керівника заходу і представників місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування [4].

Демонстраційні польоти виконуються лише за наявності відповідних дозволів. За своєю правовою природою дозвіл є владним розпорядженням компетентного суб'єкта владних повноважень, який в їх межах надає певне спеціальне право особі, яка клопоче про дозвіл, – в даному випадку право на виконання користувачем повітряного простору демонстраційного польоту над населеним пунктом. Суб'єкт владних повноважень несе відповідальність за наслідки надання такого дозволу, залежно від обставин, за яких воно відбувалося, виходячи перш за все з критерію розумного передбачення та його можливості.

Пунктом 22 Положення про використання повітряного простору України встановлено, що демонстраційні польоти над населеними пунктами виконуються за наявності дозволу органу місцевого самоврядування, Укравіатрансу, Украероруху. При цьому запити із зазначеного питання подаються до Укравіатрансу лише після отримання дозволу від органу місцевого самоврядування [1].

Органи місцевого самоврядування при наданні дозволу на виконання демонстраційного польоту та використання при цьому повітряного простору наділені певними повноваженнями які впливають із Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні" і Положення про використання повітряного простору України, полягаючи в наступному:

- надання від імені територіальної громади принципової згоди на використання повітряного простору над населеним пунктом;
- взяття до відома повідомлення про масові заходи у зв'язку з демонстраційними польотами, якщо таке повідомлення направ-

ляється органу місцевого самоврядування, а не виконавчої влади [5];

- здійснення контролю за забезпеченням громадського порядку під час проведення названих масових заходів [6].

Необхідно відзначити, що до повноважень органу місцевого самоврядування не входить право вимагати від користувача повітряного простору будь-яких відомостей стосовно проведення демонстраційного польоту, із діапазоном висот включно, а отже орган місцевого самоврядування вирішує питання про надання дозволу виключно в аспекті принципової згоди або незгоди територіальної громади на проведення демонстраційного польоту над відповідним населеним пунктом. За таких обставин встановлений порядок, згідно з яким орган місцевого самоврядування є першим органом, який надає дозвіл, слід вважати вкрай невдалим, оскільки орган місцевого самоврядування фактично позбавлений можливості адекватно оцінити доцільність та безпечність проведення демонстраційного польоту над населеним пунктом.

Література

1. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-%D0%BF>
2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26, ст.131
3. Про затвердження Положення про організацію та виконання демонстраційних польотів : Наказ Міністерства транспорту України від 08.04.2003 № 269 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0479-03>
4. Про затвердження Порядку підготовки і проведення за участю особового складу з використанням озброєння і військової техніки Збройних Сил потенційно небезпечних заходів у присутності цивільного населення України : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 березня 2003 р. N 378 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/378-2003-%D0%BF>
5. Конституція України : Прийнята Верховною Радою України 28.06.1996 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30, ст. 141.

6. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80>

УДК 656.7:061.5 (043.2)

Сергієнко Т. І.

доцент,

факультет економіки та управління,

Запорізька державна інженерна академія, м. Запоріжжя

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАТЕГІЧНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

В сучасних умовах соціально-економічного розвитку світу менеджмент стає ключовою ланкою у вирішенні складних проблем. Застосування ефективного менеджменту дозволяє пом'якшити вплив кризових явищ, сприяє фінансовій стабілізації, служить підвищенню конкурентоспроможності, впливає на оновлення технологій, мотивує інвестиції та інновації. Саме тому внесення необхідних змін до підходів менеджменту стає необхідністю багатьох компаній.

Сьогодні стратегічний менеджмент – це такий вид науково-практичної діяльності, котрий дуже швидко і динамічно розвивається, що й не дивно, оскільки розвиток зумовлений потребами сучасного ринку. Компанії всього світу використовують нові методи та інструменти стратегічного менеджменту для того, щоб переглянути свої підходи до ведення бізнесу, за напрямком діяльності, забезпеченню конкурентоспроможності та досягненню більш високих результатів у своїй галузі [1, с. 12]. Іншими словами, стратегічний менеджмент виступає фундаментом загального підходу до управління всією компанією. Виконавчий комітет однієї з успішних американських компаній вдало сформулював цю думку: "В основному наші конкуренти знають ті самі фундаментальні концепції, методи та підходи, що й ми, і вони також мають всі можливості для чіткого наслідування їх, як і ми. Зазвичай, різниця в рівні досягнутого ними та нами успіху полягає у відносній

старанності та дисциплінованості, з якою ми та вони розробляємо та виконуємо свої стратегії на майбутнє" [2, с. 86].

Але ж поряд з зазначеним постає й інше доречне питання, наскільки концепція стратегічного управління здатна забезпечити організаціям в сучасному світі кращі шанси на виживання, комерційний успіх та стійкий розвиток. Вивчення чималого закордонного і не досить значного вітчизняного досвіду вільного організаційного розвитку показує, що: по-перше, в наші дні в організацій, що будують своє функціонування відповідно до певної стратегії, і в організацій, що не мають стратегій, шанси вижити практично однакові; по-друге, в сучасному хаотично змінному організаційному оточенні концепція стратегічного управління не гарантує успішного організаційного розвитку, хоча і привносить в управління організацією певну доцільність; по-третє, в організаціях, що не мають чітко сформованої стратегії функціонування, розвиток має еволюційний характер, тоді як в організаціях, що керовані відповідним стратегічним планом, такий розвиток відбувається революційно; по-четверте, успіх притаманний тим організаціям, чії стратегії націлені на активне використання їх внутрішнього потенціалу для зміни зовнішнього оточення, а не простого пристосування до нього.

Проаналізуємо основні тенденції розвитку авіаційної галузі та зміни, які відбуваються у зовнішньому економічному середовищі та активно впливають на діяльність авіакомпаній: по-перше, це суттєве посилення глобальної конкуренції в авіаційній галузі, яке вплинуло на вибір найефективніших і найменш затратних форм транснаціоналізації, тобто створення міжнародних стратегічних авіаційних альянсів: Oneworld, Star Alliance, Sky Team Alliance; по-друге, спостерігається скорочення світового ринку авіаційних послуг, що стало наслідком світової економічної кризи; по-третє, сумним фактом є скорочення кількості вітчизняних авіакомпаній (української авіакомпанії "Аеросвіт") та збільшення на вітчизняному авіаційному ринку іноземних авіакомпаній, з яких 7 нових: грецька авіакомпанія "Aegean Airlines", грузинська "Fly Georgia Airline", казахська "Air Astana", турецька "Atlasjet", російська "Rusline" та "лоу-кост"-перевізники "Vueling Airlines" з Іспанії та "Meridiana Fly" з Італії [3].

Співпраця авіакомпаній в рамках міжнародних стратегічних