

Безпеку польотів слід розглядати як одну з найважливіших характеристик, що показує ступінь стійкості соціальних взаємозв'язків, що визначає загальнолюдську цінність і значимість суспільних відносин. Поняття "безпека", в буквальному розумінні, означає "відсутність небезпеки".

У Повітряному кодексі України чітко визначено, що безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної, економічної та інформаційної безпеки. Чинне законодавство також містить визначення "безпеки польотів" як стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятого рівня [1], а у Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті "безпека польотів" визначається як комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей [2].

Обидва наведені визначення є вірними і по-різному відображають суть одного і того ж явища. Головне, що їх об'єднує – підтримка стабільного стану функціонування авіаційної галузі, тобто ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди елементам авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах і перевезеннях.

З метою забезпечення безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування експлуатант повітряних суден та організація з технічного обслуговування повинні мати на постійній основі більше 50 відсотків авіаційного персоналу для виконання льотної експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування відповідно.

З метою забезпечення безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та забезпечення безперебійної роботи транспортної системи України в частині транспортних повітряних перевезень експлуатант комерційної авіації повинен забезпечити фінансову спроможність у відповідності до авіаційних правил України та експлуатацію не менше двох повітряних суден.

Безпеку польотів на авіаційному транспорті доцільно визначати як стан захищеності елементів (суб'єктів) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях, при якому забезпечується своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та по-

тенційних загроз безпеці польотів, а при їх наявності або виникненні виключається можливість заподіяння шкоди від них. Ефективність функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є неможливою без її належного, в першу чергу, правового забезпечення.

Отже, логічно, щоб ці та інші питання були конкретизовані у спеціальному законодавчому акті ? Законі України "Про безпеку польотів на авіаційному транспорті". За юридичною формою пропонується саме закон, беручи до уваги, що в ньому бажано зосередити правові норми, які були б спрямовані на забезпечення основної мети національної транспортної політики України в авіаційній сфері.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 р. № 895 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/803/2004>.

УДК 656.078.8:656.7.072 (043.2)

Загарук С. М.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ КОНКУРЕНТНОЗДАТНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ

Розвиток останніх процесів глобалізації та лібералізації в галузі міжнародних повітряних перевезень внесли свої корективи в питання конкуренції на повітряному транспорті. Так, переважна більшість авіаційних держав, на сьогоднішній день, вже мають національне законодавство стосовно конкурентної політики. В ос-

танні роки, застосування законодавства про конкуренцію відносно повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора досить багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладено на національне законодавство про конкуренцію, в тому числі на повітряному транспорті, постійно збільшується.

Слід зазначити, що український ринок авіаційних перевезень має великий потенціал завдяки своїм розмірам та наявності постійно зростаючого попиту з боку пасажирів. Так, у 2012 році послугами 32 українських авіакомпаній скористалося 6 млн. 106 тис. 500 осіб, що на 19 відсотків більше ніж у 2011 році. Збільшення обсягів перевезень в першу чергу пов'язано з розвитком міжнародних авіаперевезень. Регулярні пасажирські міжнародні перевезення здійснювали 10 українських авіакомпаній у 46 країн світу за 128 маршрутами. Кількість перевезених пасажирів на регулярних міжнародних лініях збільшилася не тільки порівняно з 2011 роком (на 27,7%), але також перевищила до кризові показники 2010 року (на 21%) та склала 3 млн. 46 тис. 700 осіб. Також українські авіаперевізники збільшили обсяг міжнародних чартерних перевезень. У 2012 році чартерними рейсами національних авіакомпаній було перевезено 2 млн. 97 тис. 600 пасажирів, що на 20% більше ніж у 2011 році. На внутрішньому ринку у 2012 році кількість перевезених пасажирів досягла рівня 2011 року та склала 962 тис. 200 осіб з яких 93,9% перевезено регулярними рейсами. Регулярні рейси між містами України здійснювали 8 авіакомпаній за 20 маршрутами у 13 міст країни. У минулому році до Києва почали виконувати регулярні рейси такі іноземні компанії як "Air Malta", "Air Moldova", "Tajik Air", "RusLine", "Yakutiya". Загалом по Україні виконували регулярні польоти 52 іноземні авіакомпанії з 34 країн світу за 83 маршрутами. Послугами іноземних перевізників у 2012 році скористувались приблизно 3 млн. 200 тис. пасажирів [2].

У той же час, необхідно визнати, що національний ринок авіаційних пасажирських перевезень залишається монополізованим та закритим. Наслідком чого є досить велика ціна на послуги українських авіакомпаній. Порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є мабуть основним та найдешевшим видом пере-

сування і квиток в межах Євросони коштує від 1 до 45 євро, в Україні вартість квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може досягати від 150 до 500 доларів США в залежності від класу салону літака. Безумовно, поява на національному ринку великої кількості конкурентоздатних іноземних авіакомпаній, як класичного типу так і бюджетних, значно вплине на вартість перевезень та якість обслуговування, наслідком чого дійсно буде реальне задоволення потреб, у першу чергу, українських пасажирів.

Сполучені Штати Америки та Європейський союз сповідують різні підходи щодо питань правового регулювання конкуренції своїх авіаперевізників. Основними відмінностями між системами механізмів державного регулювання конкуренції в цих країнах можна назвати підходи до питань державної підтримки та допомоги своїм авіакомпаніям. Сполучені Штати Америки на законодавчому рівні жорстко регулюють питання володіння національними авіаперевізниками. Для цього вони використовують різні механізми, зокрема заборону на володіння державою корпоративними правами американських авіакомпаній.

Україна, яка декларує курс на інтеграцію до європейських структур, що стосується й укладання з ЄС Угоди про Спільний авіаційний простір, в питаннях регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників знаходиться в зоні певної невизначеності. Ситуацію щодо входження України в сферу економічного європейського простору ускладнює та обставина, що не будучи членом Євросоюзу та маючи нестабільну економіку, Україна намагається здійснювати інтеграційні процеси шляхом приєднання до європейських структур на умовах дотримання європейського законодавства, в тому числі щодо питань економічної конкуренції [3, с. 3]. Адаптовані до європейських стандартів нормативно-правові акти не завжди враховують стан галузі та потреби національних компаній. Так, можна назвати позитивним моментом прийняття в Україні нового "Повітряного кодексу України" [1, с. 412], в якому увага законодавця направлена на застосування в країні сучасних стандартів безпеки авіації та розвитку авіатранспортної інфраструктури. Але одночасно з цим, досі відсутній документ, який запроваджує реальні механізми державного регулювання та розвитку конкуренції національних авіаперевізників і, в першу чергу, державної підтримки авіакомпаній Ук-

раїни у разі підписання з Євросоюзом або іншою країною договору типу "Відкрите небо".

Література

1. Повітряний кодекс України // ВВР. – 2011. – N 48-49. – Ст.536
2. Транспортный Бизнес [Електронний ресурс]. – Режим доступу http://tbu.com.ua/news/ukrainskie_aviakompanii_v_2010_g_perevezli_bolee_6_ml
3. XXXII засідання МРАП // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2012. – № 4(39). – С.3-4.

УДК 656.7.072 (043.2)

Криченко І. С.,

студент,

Університет сучасних знань, м. Київ

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

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Транспорт виступає однією з найважливіших складових економічної системи будь-якої країни, безперервна робота якого становить передумови становлення і розвитку ринкових відносин. Ринок авіаперевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання. Це зумовлено підвищенням мобільності населення, розвитком національного та міжнародного туризму, зростанням ділової активності підприємств. В таких умовах актуалізується проблема оцінки стану та перспектив розвитку перевезень, які стають лідерами на ринку.

Актуальною проблемою, що постає перед авіаційним комплексом України є обґрунтування шляхів виходу з кризи та завоювання міцних конкурентоспроможних позицій на міжнародному ринку. Потребує вирішення завдання задоволення потреб суб'єктів господарювання та населення в авіаційних перевезеннях як на території України, так і поза її межами.

Метою даної роботи є дослідження стану та розвитку авіаційних перевезень в Україні. Основними завданнями – аналіз ста-

ну авіаційних перевезень в Україні, а також визначення перспектив розвитку авіаційних перевезень в Україні.

Проблемам міжнародних перевезень в сучасній економічній теорії приділяється досить багато уваги, в тому числі питанню розвитку авіаційних перевезень в Україні. Дослідженням проблеми функціонування та розвитку авіаційного комплексу як одного з провідних секторів економіки України займаються такі науковці, як В. Горбулін, Ю. Кулаєв, І. Соколи, М. Григорак, М. Новикова, Ю. Пашенко, В. Герасименко, А. Замкова, М. Мальська та інші.

Авіаційний транспорт є одним із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість доставки, висока надійність, найкраще збереження вантажу, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони, найбільш короткі маршрути перевезень. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Недоліками авіаперевезень є: висока собівартість, найвищі тарифи серед інших видів транспорту, висока капіталомісткість, матеріалоемність і енергоємність перевезень, залежність від метеорологічних умов.

Найбільшими аеропортами в Україні є "Бориспіль", "Сімферополь", "Донецьк", "Дніпропетровськ", "Одеса", "Харків", "Львів" та інші. Повітряними воротами України, зокрема її столиці, є Бориспільський аеропорт. Міжнародні повітряні лінії сполучають Україну з країнами Європи, Америки, Азії та Африки.

За статистичними даними Департаменту фінансів та економіки Державіаслужби України комерційні перевезення пасажирів, вантажів та пошти упродовж 2011 року здійснювали 36 вітчизняних авіакомпаній, виконано 105,3 тис. комерційних рейсів (темп зростання – 106,5 відс.). Послугами українських авіакомпаній скористалось 7,5 млн. пасажирів, це майже на 23 відсотка більше показника 2010 року. Кількість перевезеного вітчизняними авіакомпаніями вантажу та пошти у звітному році склала 92,1 тис. тонн, що на 4,8 відсотка більше, ніж за попередній 2010 рік

Слід відмітити, що в останні роки (2000-2011) ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно (за винятком 2009 року). Поступово в цілому за 11 років обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зрос-