

5. Костюк В. Л. Трудова правосуб'єктність професійної спілки: поняття та особливості / В. Л. Костюк // Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право». – 2011. – № 2(4). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lj.oa.edu.ua/articles/2011/n2/11kvlpto.pdf>.

УДК 656.078(477)(043.2)

**Колеснікова О. І.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

## **ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ТА АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Відносно стану розвитку вітчизняної галузі авіаперевезень слід відзначити такі основні особливості:

— економічний стан авіапідприємств України багато в чому залежить від кон'юнктури зовнішніх ринків;

— вітчизняна літакобудівна галузь тривалий час залишається в кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалу, зростає науково-технологічна відсталість від розвинених держав;

— відповідно до Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р. заплановано проведення структурних перетворень шляхом приватизації підприємств авіаційної промисловості з урахуванням особливостей галузі та збереженням державного впливу на прийняття стратегічних рішень;

— в перспективі постає необхідність технічно поновити повітряний флот.

Серед основних проблем українського ринку авіаперевезень головною вважається його монополізація і закритість. Це, разом із несправедливим веденням бізнесу, призвело до встановлення високих цін на послуги авіаперевізників. У той час, як у Європі цивільна авіація є одним із дешевших видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1-45 євро. В Україні ж ціни можуть сягати кілька сотень доларів США. Іншим питанням є високі тарифи на наданням аеропортами послуг авіакомпаніям, наприклад, проведення навігаційних систем чи повітряний супровід. Такі тарифи практично нічим необґрунтовані. Сьогодні дешевше злітати скажімо зі Львова за кордон (Туреччина, Болгарія), ніж до Одеси чи Харкова [1].

Ринок повітряних перевезень значно залежить від стану економічного

розвитку України, особливо від купівельної спроможності громадян та інфляційних процесів. Хоча світовий розвиток також має певний вплив на український авіаринок. Але ті авіакомпанії, які існують в Україні уже довгий час, так і не змогли організувати свою роботу ефективно і доцільно. Парк повітряних суден є незначним: в Україні більшість авіаперевізників мають близько двадцяти машин, тоді як у Європі – до 400, а у США – понад 700 суден.

Основу авіаційного парку складають літаки іноземного виробництва. Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс.

Не останню роль відіграють аеропорти. Для нашої держави характерний нерівномірний розвиток наземної бази авіації. Аеропорти не здатні обслуговувати так багато рейсів, які можуть дозволити собі авіаперевізники. Існує невідповідність їх сервісу міжнародним стандартам [2].

Українські авіаперевізники є неконкурентоспроможними не тільки на світовому ринку авіаперевезень, а й навіть на своєму внутрішньому ринку. Краща організація роботи та вищий рівень надання послуг дозволяє іноземним компаніям завоювати прихильність українських споживачів, а відтак збільшити свою частку на нашому ринку повітряних перевезень. Перевагами таких перевізників є нижчі ціни, гарний стан повітряних суден, висококваліфікований і культурний персонал – чинники, які набувають все більшого значення. З одного боку, зарубіжна конкуренція значно зменшує попит на послуги вітчизняних авіаперевізників. А з іншого – вона дає стимул українським компаніям розвиватися та вдосконалювати свою роботу, особливо у сфері ціноутворення, спектру послуг та їх якості [3].

Хоча кількість нещасних випадків постійно зменшується під час перевезень, що здійснюються українськими авіакомпаніями, вони все ще існують. Держава затверджує нормативно-правові акти, створює певні обмеження, якими керуються авіаперевізники у своїй діяльності, але цього мало. Оскільки надзвичайні ситуації залежать від організації роботи авіакомпаній і стану повітряних суден, які в Україні бажають залишатися кращими [1].

Підсумовуючи все зазначене вище, слід наголосити, що нормальне функціонування цивільної авіації в Україні, зростання фінансових можливостей вітчизняних авіаперевізників можливе лише за умови забезпечення належного рівня державної підтримки та запровадження міжнародних норм у вітчизняну авіацію, співпраця з іноземними авіакомпаніями та наземними службами авіації, що, у свою чергу, буде сприяти безпечному функціонуванню авіаційної галузі в Україні, задоволенню всіх потреб населення у повітряному сполученні,

нарощуванню нової технічної оснащеності повітряних суден, підвищенню безпеки польотів, завоюванню авторитету вітчизняних авіаперевізників, укріпленню їх фінансової можливості та конкурентоспроможності.

#### *Література*

1. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко / Відділ секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496>.

2. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України / А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. – 2010. – № 5. – С. 17-23.

3. Проблемні питання конкурентоздатності авіаперевізників України / М. В. Кравченко // Видавництво «Освіта та Наука» (Publishing house Education and Science). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/22\\_PNR\\_2011/Gosupravlenie/2\\_90964.doc.htm](http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm).

УДК 349

**Косюк Н. А.**, студент,  
Юридичний факультет,  
Тернопільський національний економічний університет, м. Тернопіль  
Науковий керівник: Слома В. М., к.ю.н., доцент

### **КОЛЕКТИВНИЙ ДОГОВІР ЯК ЛОКАЛЬНИЙ НОРМАТИВНИЙ АКТ**

В умовах ринкової економіки зростає роль договірної регулювання праці. Термін «договірне регулювання» найбільше відповідає суті відносин, що складаються в ринкових умовах, адже дає можливість відзначити погоджувальний характер діяльності учасників трудових відносин щодо визначення взаємних суб'єктивних прав та обов'язків [2, с. 49].

Реалізація сторонами соціально-трудова відносин своїх інтересів здійснюється шляхом укладення колективного договору. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про колективні договори і угоди» колективний договір, угода укладаються на основі чинного законодавства, прийнятих сторонами зобов'язань з метою регулювання виробничих, трудових і соціально-економічних відносин і узгодження інтересів працівників та роботодавців.

Як зазначає С. Морозов, до збільшення ролі колективно-договірної регулювання як форми управління можна віднести вплив ряду факторів: