

досудового врегулювання спорів дозволяє розв'язати конфлікти не доводячи їх до стадії судового розгляду, тим самим зменшуючи витрати обох сторін та знявши значне навантаження з судів, що підтверджує в черговий раз ефективність даної процедури.

Література

1. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 р. № 1798-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 6. – Ст. 56.

2. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. № 186 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06>

3. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р. № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>

4. Рішення Конституційного Суду України від 9 липня 2002 р. № 15-рп/2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua>

УДК 334.716:629.73.004.12 (477) (043.2)

Лопухович О. О., студентка,

Навчально-науковий Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

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

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

В Україні працюють авіаційні підприємства майже всіх форм власності, визначених ст. 63 Господарського кодексу України: закриті та відкриті акціонерні товариства (авіакомпанії та інші підприємства), державні та комунальні підприємства (в основному аеропорти), навіть приватні підприємства (агентства з продажу авіаційних перевезень) [1].

При цьому класифікувати підприємства авіаційної галузі можна таким чином:

- підприємства, що працюють в області літако- і приладобудування;
- авіакомпанії;
- аеропорти та аеродроми;
- агентства з продажу авіаційних перевезень;
- заводи, що роблять устаткування для радіозв'язку, навігаційне й інше електронне бортове устаткування тощо.

Широко відомі в Україні і за її межами двигуни розробки Запорізького

двигунобудівного конструкторського бюро «Прогрес» ім. А. Г. Івченко (ЗДКБ «Прогрес») і авіаційні двигуни, які серійно виготовляються заводом «Мотор-Січ» для літаків і гелікоптерів різних конструкторських бюро.

Працюють заводи, що роблять устаткування для радіозв'язку, навігаційне й інше електронне бортове устаткування.

Початком серійного випуску авіаційної техніки в Україні можна вважати будівництво в 1913 році на Одеському заводі одного з місцевих банкірів перших п'яти аеропланів «Фарман-4». З тієї пори минуло багато часу, авіа будівництво в Україні мало свої злети та падіння, центр цієї промисловості перемістився в Київ, Харків та Запоріжжя [2, с. 34].

Безсумнівно можна сказати, що на сьогодні вироби цих підприємств відносяться до продукції, яку сміливо можна назвати продукцією ХХІ століття. Також можна твердити, що, зважаючи на глобальну економічну та політичну кризу, ринок продукції цивільної, а тим більше військової авіації залишається досить перспективним, втрачати його ми не маємо права, оскільки підприємства, що працюють у цій галузі в основному державні і наповнюють Державний бюджет України.

Однак, не дивлячись на наявність значного потенціалу в галузі, останніми роками Україна має значні проблеми з розвитком авіаційної промисловості та просуванням її на світові ринки. Така ситуація певною мірою пов'язана з недосконалістю українського законодавства.

Таким чином, на мою думку, необхідно всебічно аналізувати перспективи галузі – глобальну та регіональну конкурентоздатність української авіаційної промисловості в наступному розрізі:

- дослідити потенціал України в даній галузі, враховуючи реальну ситуацію на підприємствах, які небезпідставно вважались флагманами радянської авіабудівної галузі;

- вивчити ситуацію на світовому ринку літаків цивільної авіації та позиції України на ньому;

- проаналізувати шляхи виходу галузі з кризи: можливості впровадження нових видів продукції, шляхи міжнародної кооперації тощо;

- проаналізувати необхідні для цього ресурси та можливість їх залучення;

- визначити необхідні заходи з боку держави.

Необхідно зазначити, що акцент робиться на цивільну техніку а також вантажні літаки, які можуть використовуватись у військових цілях.

Україна – держава безперечно авіаційна. Ставлячи проблему розвитку галузі треба насамперед ясно уявити наявний потенціал, продукцію, яка є перспективною (на думку фахівців) та ситуацію на світовому ринку даної продукції. Потенціал галузі зосереджується в таких індустріальних та

наукових центрах країни, як Київ, Харків, Запоріжжя. В Україні існує досить потужна база – як промислова, так і наукова, однак існують перешкоди, які заважають Україні вийти на світовий рівень літакобудування і отримувати достойні прибутки.

Серед підприємств, що займаються авіабудуванням, слід виділити ВАТ «Укртранслізінг», створене у 1998 році.

За роки своєї діяльності на ринку ВАТ «Укртранслізінг» досягнуло чималих успіхів. Компанія отримала міжнародну премію «Бізнес-олімп» з присвоєнням звання «Золота торгова марка», керівництво компанії нагороджено званням почесних працівників транспорту України.

Стабільні темпи зростання обсягів пасажирських перевезень авіаційним транспортом України забезпечуються, перш за все, групою лідерів, яка вже давно сформувалась в країні і виконує на сьогодні основні обсяги авіаперевезень. На сьогодні рейтинг пасажирських вітчизняних авіаперевізників продовжують очолювати провідні вітчизняні авіакомпанії «Аеросвіт», «Міжнародні авіалінії України», «Донбасаеро», «Українсько-середземноморські авіалінії» на долю яких припадає більше 70 % всіх пасажирських перевезень, здійснених українськими авіакомпаніями [3].

В 2010 році по авіапідприємствам, підпорядкованим Державіаслужбі, введено в дію основних фондів на суму 283,57 млн. гривень та освоєно капітальних інвестицій на суму 307,71 млн. гривень, що на 19,8 відсотка та на 8 відсотків більше в порівнянні з 2009 роком відповідно. За цей період за рахунок власних коштів освоєно капітальних інвестицій на суму 210,73 млн. гривень, за рахунок кредитів банків – 76,99 млн. гривень.

Значні об'єми капітальних інвестицій були використані наступними підприємствами: Державним підприємством обслуговування повітряного руху України, Державним міжнародним аеропортом «Бориспіль», Кримським ДАП «Універсал-Авіа», Державним міжнародним аеропортом «Запоріжжя», ДАП «Львівські авіалінії», Міжнародним аеропортом «Львів».

Згідно з генеральним планом м. Києва на період до 2020 року заходами щодо розвитку повітряного транспорту передбачено відновлення аеропорту, будівництво та реконструкція об'єктів, які б забезпечували обслуговування близьких міжнародних та місцевих авіаперевезень з поступовим перетворенням його у аеропорт ділової авіації та базу сервісу приватних літаків.

Література

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
2. Беляев В. Гражданская авиация на рубеже столетий / В. Беляев // Авиация и время. – 2012. – № 2. – С. 34-38.

3. Абросімов В. Правове забезпечення діяльності авіаційних підприємств в Україні / В. Абросімов // Україна кримінальна. – 2013. – 14 лютого. – С. 4.

УДК 346.1:334.716:629.73 (043.2)

Моргун А. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ДОСУДОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ АВІАЦІЙНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Основна мета досудового врегулювання господарських спорів – усувати або попереджати негативний вплив на виробництво з боку контрагентів суб'єкта господарювання шляхом застосування до них правових норм.

Вирішення спору в досудовому порядку, іншими словами, це вирішення спору за допомогою інституту претензії.

Пред'являючи претензії, один суб'єкт господарювання вказує іншому на його неправильні дії або помилки, які неправомірно зачіпають його інтереси, і вимагає їх усунення або виправлення добровільно, посиляючись при цьому на нормативний акт і фактичні обставини справи. У цьому полягає суть кожної претензії. І якщо суб'єкт господарювання задовольняє пред'явлену претензію, то відпадає потреба передавати справу для розв'язання до судових органів.

Досудове врегулювання господарських спорів є одним із спірних положень сучасного українського господарського процесу. Дискусія про необхідність існування цього інституту триває давно, що вказує на неоднозначність і складність даного питання. Цілком природно, що сторони господарського конфлікту повинні самотійно вжити всіх можливих заходів для мирного розв'язання спору, що виник, і лише потім звертатися до суду. З іншого боку, існування подібного бар'єру є, по суті, обмеженням права на судовий захист [2].

Як зазначає Домбровський С. Ф., доцільно звернути увагу на вирішення спорів у досудовому порядку, який склався в практичній роботі юридичних та інших служб суб'єктів господарювання [3].

Досудовий порядок господарських спорів регулюється Господарським кодексом України, Господарським процесуальним кодексом України, Цивільним кодексом України та іншими нормативно-правовими актами.

Але порядок досудового врегулювання спорів не поширюється на спори: