

Література

1. Польоти над зонами конфліктів: Авіакомпанії та пілоти часом думають по-різному [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/inozmi/deutschewelle/2014/07/22/7032677/attempt=1/>

2. Череватюк В. Б. До проблеми конфліктів у сфері авіації / В. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – № 4(25). – 2012. – С. 13.

УДК 061.5:338.467:629.73(043.2)

Кучеренко І. А., студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Шапенко Л. О., асистент

РОЗВИТОК ХЕНДЛІНГОВИХ КОМПАНІЙ НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ

В Україні потенціал розвитку ринку авіаційних перевезень є надзвичайно високим. Це обумовлено наявністю великої чисельності населення, його стрімкою урбанізацією, значною кількістю великих міст, а також вигідним географічним розташуванням України на перехресті транзитних шляхів між Сходом та Заходом. Використання цього потенціалу збільшуватиметься в умовах відновлення економічного зростання, а також поступового підвищення платоспроможного попиту населення, його запитів на авіаперельоти у справах бізнесу та туризму [1]. Зазначене свідчить про необхідність розвитку хендлінгових компаній на українському ринку авіаційних послуг і наземного обслуговування авіарейсів. Хендлінгові компанії пропонують для авіакомпаній весь комплекс послуг, виступаючи при цьому як єдиний оператор всіх підприємств, що працюють в аеропорту.

Хендлінгова компанія, яка є агентом підприємств комплексу аеропорту, діє на основі єдиного договору з авіаперевізниками на організацію наземного обслуговування в аеропорту і представляє інтереси авіакомпаній при взаємних відносинах з підприємствами аеропорту. Хендлінгові компанії мають службу супервайзерів, яка координує всі технологічні процеси. У бізнес-авіації існують хендлінгові агенти-компанії, супроводжуючі і регулюючі всю процедуру обслуговування літака і пасажирів з урахування особливостей літаків бізнес-класу і виконуваних на них VIP-рейсів.

Хендлінг суттєво відрізняється від сервісних послуг, що надаються для повітряних суден регулярної авіації якістю послуг, хоча процедури обслуговування регулярних рейсів і VIP-чартерів здійснюються за єдиними правилами цивільної авіації [2].

Основними відмінностями при обслуговуванні рейсів бізнес-авіації є: нерегулярність бізнес-польотів, зміни маршруту; необхідність внесення оперативних змін в графік обслуговування повітряного судна; англomовні екіпажі повітряних суден; особливі вимоги до бортового харчування, що надаються як пасажирам, так і членам екіпажу та ін. Індивідуальний підхід до клієнта є основним принципом роботи фахівців з надання бортового обслуговування.

Агенти, що пропонують хендлінгові послуги для бізнес-авіації, здійснюють контроль і координацію всіх етапів обслуговування літака і пасажирів. Представник агента (супервайзер) повністю супроводжує рейс, починаючи з отримання дозволів України і іноземних держав на проліт і посадку повітряного судна по маршруту проходження, оперативно вирішує виникаючі питання, пов'язані зі зміною маршруту і отриманням необхідних дозволів.

Окрім стандартних процедур аеропортів хендлінгові агенти пропонують додаткові послуги: координацію дій кейтерингу або самостійну доставку харчування на борт; візову підтримку для членів екіпажу; бронювання готелів для членів екіпажу та ін. [3].

Хендлінгові агенти є сполучною ланкою між авіакомпаніями і численними службами комплексу аеропорту. Вони координують всі технологічні процеси і контролюють якість послуг. Таке делегування повноважень дозволяє авіакомпаніям заощадити час, отримати якісніший сервіс і максимально спростити документообіг. В Україні комплексні послуги з принципу «єдиного вікна» представляє «Українська хендлінгова компанія» (УНС). Договірні відносини з основними аеропортами дозволяють Українській хендлінговій компанії забезпечувати наземну підтримку операторів бізнес авіації, а також авіакомпаній, що виконують регулярні рейси у всі аеропорти на всій території України [4].

На жаль український ринок хендлінгу зараз дуже монополізований. Також Україна на сьогоднішній день не тільки не має правових механізмів захисту власних авіакомпаній в умовах лібералізації ринку, але не має взагалі чіткої державної політики щодо розвитку національної цивільної авіації [5, с. 130]. Тому актуальним залишається питання вдосконалення діяльності компаній у сфері цивільної авіації з метою підвищення рівня обслуговування шляхом застосування механізмів державного регулювання стосовно сертифікації, страхування, державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації. З метою реалізації поставлених завдань підготовлено низку проектів регуляторних актів (наприклад, проекти наказів Міністерства інфраструктури України: «Про затвердження Авіаційних правил України»; «Правила сертифікації експертних центрів»; «Про затвердження Правил сертифікації суб'єктів наземного

обслуговування» та ін.), які сприятимуть підвищенню технічного стану повітряних суден, аеродромів та аеропортів, рівня обслуговування користувачів суб'єктами наземних служб в аеропортах, розвитку авіаційного сполучення в Україні та підвищенню привабливості ринку авіаційних перевезень.

Як висновок, варто зазначити, що не дивлячись на кризу і не завжди позитивну динаміку розвитку ринку авіаційних послуг, хендлінгові компанії оперативно адаптуються до нових економічних умов. Комплекс послуг, які вони надають постійно вдосконалюються та збільшується кількість авіакомпаній, що користуються даними послугами. Хендлінгові компанії є активними учасниками процесу надання авіаційних послуг щодо виконання не лише завдань відповідності зростаючим потребам, а й залучення нових авіаперевізників.

Література

1. Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496/>
2. Шахсуваров Б. Р. Международный аэропорт «Борисполь» / Б. Р. Шахсуваров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://borispilairport.kiev.ua/>
3. EuroJet Service. Сервис деловой авиации [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro-jet.ru/serviceru.html>
4. УНС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uhc.ua/>
5. Михайличенко К. М. Підвищення ефективності державного регулювання ринку авіаційних перевезень України в умовах активізації інтеграційних процесів з ЄС / К. М. Михайличенко // Стратегія розвитку України: економіка, соціологія, право. – 2014. – № 1. – С. 125-134.

УДК 656.7:323.28 (100) (043.2)

Лахай Є. С., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

МІЖНАРОДНИЙ ТЕРОРИЗМ – ОСНОВНА ПРОБЛЕМА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

В останні роки різко зріс тероризм, що в свою чергу загрожує стати глобальною загрозою всьому світові. Теракти на авіаційному транспорті, як правило супроводжуються великою кількістю жертв, паралізують діяльність найважливіших сфер економіки і дестабілізують обстановку в суспільстві.