

Даценко Т. В., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПРОБЛЕМАТИКА І ЇЇ ВИРІШЕННЯ ЩОДО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Як можна побачити сьогодні, цивільна авіація складає невід'ємний елемент транспортної галузі і має важливе значення для господарства України.

Зважаючи на теперішню складну ситуацію в Україні, на даний момент ми спостерігаємо кризове явище в цивільній авіації, адже вона має досить багато проблем, а розвиток ринку авіаційних послуг взагалі зазнав істотних збитків [4, с. 83].

Одним із основних проблематичних питань є зменшення авіап перевезень. У порівнянні з 2000-2008 рр., в 2013-2014 рр. у 8 разів скоротився об'єм авіаційних перевезень. Разом з тим значно зросла кількість вітчизняних комерційних авіаційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. При цьому з великої кількості авіаційних компаній лише декілька виконують близько 90 % об'єму робіт і тільки одна третина компаній працює на постійній основі. Тобто ми бачимо, що більшість компаній, а тим більше комерційних, працюють нестабільно і часто закриваються [3, с. 213].

Другою із таких проблем є те, що парк літаків надзвичайно застарів. Понад 80 % пасажирських літаків в користуванні уже більше 10, а деякі і 15 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам, особливо в галузі авіаційних двигунів, вони є застарілими і вже зношеними. Водночас у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні економічні капітали для відновлення парку повітряних суден. З цієї ж причини проблематичним є бюджет авіакомпаній, авіаційні компанії не в змозі повною мірою організувати чергування пошуково-рятувальних повітряних суден, тобто піддають небезпеці життя і здоров'я пасажирів цих суден [1, с. 25].

Вкрай складна ситуація склалася і в сфері організації управління повітряним рухом. Авіаційна промисловість України, незважаючи на глибокі економічні складнощі, поки ще зберігає свій базовий науково-технічний і виробничий потенціал, що дозволив створити і сертифікувати в останні роки низку зразків цивільної авіаційної техніки, що не поступаються світовим аналогам. Але все ж це не є верхом успіху. Якщо порівнювати з 90-тими роками, то об'єм продажу вітчизняної цивільної авіаційної техніки

скоротився у приблизно 5 разів, а все через те, що українські капітали не мають настільки стабільного економічного розвитку, щоб забезпечувати авіазаводи, тому і продажу нема, нема і прибутку [2, с. 225].

Низку проблем сьогодення в розвитку цивільної авіації продовжують проблеми авіапромислового комплексу, такі як: криза внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язана з відсутністю в авіаційних компаній необхідних коштів для відновлення парку експлуатованих повітряних суден; відсутність в авіапромисловому комплексі власних фінансових ресурсів; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; нерозвиненість кредитних механізмів фінансування виробництва і постачання; відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційно-будівельну промисловість на вигідних умовах; падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, конструкторських бюро і підприємств, що виробляють серійну продукцію, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників; посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній; боротьба за права власності і відсутність контролю за підприємствами й організаціями авіаційної промисловості, яка особливо загострилася останнім часом.

Як вже наводилось вище, ми спостерігаємо зараз значно велику кількість проблемних питань в розвитку авіаційних послуг загалом, тому для суттєвого покращення ситуації українським можновладцям варто вжити невідкладних та дієвих заходів щодо авіаційної безпеки в цивільній авіації організаційного спрямування, таких як, наприклад: забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах і на авіаційних підприємствах; проведення сертифікації аеропортів (авіаційних підприємств, організацій), що здійснюють діяльність в галузі забезпечення авіаційної безпеки; впровадження повного огляду членів екіпажів літаків, пасажирів і багажу перед вильотом.

Література

1. Рева О. М. Про активне управління ризиками за людським фактором у цивільній авіації / О. М. Рева, С. І. Осадчий, О. М. Медведенко, Ю. М. Фоменко // Залізничний транспорт України. – К., 2008. – С. 22-25.
2. Харитонов Є. О. Цивільне право України / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova, О. В. Старцев. – Вид. 3-тє, переробл. і допов. – К.: Істина, 2011. – 354 с.
3. Цивільне право України: Підруч. Т. 1 / Боброва Д. В., Дзера О. В., Довгерт А. С. та ін.; Ред. О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова. – 2-е вид., допов. і перероб. – К: Юрінком Інтер, 2004. – 736 с.