

Утехіна І. С., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Розглядаючи цю тему, хотілося б зазначити, що в даний час через складну економічну та суспільно - політичну ситуацію в нашій країні, розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. У порівнянні з 2000 роком у 8 разів скоротився об'єм авіаційних перевезень. Водночас, 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. Парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів. Понад 80 % пасажирських літаків експлуатуються більше 10 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам, особливо в галузі авіаційних двигунів. Водночас, у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінансові кошти для відновлення парку повітряних суден. З цієї ж причини авіаційні компанії не в змозі повною мірою організувати чергування пошуково-рятувальних повітряних суден, що істотно знижує рівень пошуково-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації.

Вкрай складна ситуація склалася у 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. Однак об'єм продажу вітчизняної цивільної авіаційної техніки скоротився у порівнянні з початком 90-х років більш, ніж у п'ять разів, що пояснюється падінням пасажирообігу, відсутністю фінансових можливостей у вітчизняних авіаційних компаній для переоснащення парку повітряних суден, відсутністю в країні системи авіаційного лізингу. Водночас, завдаючи збитків національним інтересам країни, на внутрішній ринок України активно виходять іноземні виробники авіаційної техніки й авіаційні компанії, незважаючи на наявність конкурентоздатних повітряних суден вітчизняного виробництва нового покоління. Недостатньо уваги приділяється проблемі експорту цивільних літаків. Основною причиною

такого стану є вкрай обмежене фінансування авіаційної діяльності у поєднанні з неефективним державним регулюванням [1].

На даний момент основними проблемами авіапромислового комплексу є: 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, необхідних для його розвитку; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; нерозвиненість кредитних механізмів фінансування виробництва і постачання (продажів), а також реалізації фінансового лізингу вітчизняної авіаційної техніки; відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційно-будівельну промисловість на умовах, близьких до умов одержання фінансових ресурсів іноземними виробниками авіаційної техніки; організаційна роздробленість комплексу після першого етапу акціонування і приватизації; недостатнє та неповне фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку цивільно-авіаційної техніки України, що призвело до недотримання термінів виконання низки робіт зі створення нового покоління вітчизняних цивільних повітряних суден; 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 [2].

Аналізуючи дану проблему, на мою думку потрібно акцентувати увагу на наступних проблемах цивільної авіації: зниження об'ємів авіаційних перевезень; зношеність та застарілість парку цивільних повітряних суден, невідповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам; структурна роздробленість вітчизняних авіаційних підприємств (авіакомпаній, організацій забезпечення і т.д.), нездатних у низці випадків забезпечити необхідний рівень послуг при здійсненні авіаційних перевезень; відставання розвитку матеріально-технічної бази об'єктів авіаційної інфраструктури від сучасних вимог; відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів; незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації (атестації). Як наслідок, виникли такі недоліки діючої цивільної підсистеми організації повітряного руху: незавершеність

формування єдиної господарської системи управління повітряним рухом як державного унітарного підприємства; недосконалість матеріально-технічного забезпечення; недосконалість організаційно-мобілізаційного і технічного планування переведення центрів організації повітряного руху з мирного на, потенційно можливий, воєнний стан; необхідність організаційно-штатної перебудови цивільної підсистеми організації повітряного руху при переході з мирного на воєнний стан.

Тому для подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази для України пріоритетним є створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка аерокосмічної промисловості. Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн. На шляху до цього в Україні була створена державна корпорація «Авіація України», в яку увійшли 10 підприємств.

Крім того, ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація дозволяє подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів. Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України.

Практична реалізація викладених вище заходів дозволить забезпечити подальший прогресивний розвиток авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту української авіабудівної продукції, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Проаналізувавши вищевказаний матеріал, хотіла б підвести певні висновки: по-перше – після розпаду СРСР і здобуттям Україною

незалежності, економіка нашої держави почала зростати, але до певного періоду; по-друге – хотілося б відмітити те, що в деякій мірі «байдужість» до наукового розвитку авіаційних технологій, спричинили певну деградацію науково-авіаційної сфери країни; по-третє – корупціонерство яке досить швидко почало розвиватись після 2000-го року, спричинило низку проблем по відбудові та удосконалення механічної техніки, що потягнуло за собою низький рівень якості вихідних продуктів країни.

Література

1. Григорак М. Ю. Глобальна логістика і перспективи розвитку повітряного транспорту / М. Ю. Григорак, О. Й. Косарев // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб.наук.праць. – Вип.10. – 2008.
2. Дараганова Н. В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України: навч. посіб. / Н. В. Дараганова. – К., 2009. – 96 с.

УДК 347:656.7:656.025 (043.2)

Фіщук В. С., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Оніщенко О. В., к.ю.н., доцент

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ СТРОКІВ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Повітряні перевезення вантажів здійснюються на підставі договору. Однак, в Цивільному кодексі України дається лише загальне визначення договору перевезення вантажу, а Повітряний кодекс України взагалі не закріплює визначення договору перевезення вантажу повітряним транспортом. Безлюдько І. О. обґрунтовує визначення даного договору як такого, за яким одна сторона (повітряний перевізник) зобов'язується доставити повітряним шляхом довірений їй другою стороною (вантажовідправником або замовником) вантаж до аеропорту призначення у встановлені у договорі строки та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а замовник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1; с. 4]. Вважаємо, що запропоноване визначення заслуговує на увагу.

Юридична відповідальність як одна із форм соціальної відповідальності, закріпленої у законодавстві, полягає в забезпечуваному державою юридичному обов'язку правопорушника пізнати примусового позбавлення певних цінностей, що йому належать [2; с. 117].