

свідками переговорів співробітників компанії. Ще однією важливою якістю бізнес авіації є здатність використовувати невеликі аеродроми, іноді з поганим покриттям, а також аеропорти невеликих населених пунктів, в які через свою комерційної невідповідності рейсові маршрути не передбачені або виконуються з великими інтервалами.

Таким чином, усі переваги бізнес-авіації, як відзначають експерти НБАА, призводять до головного результату – підвищення продуктивності персоналу компанії під час перельоту.

Переваги бізнес-авіації забезпечуються наступними факторами:

- економія часу – головна перевага бізнес авіації. Здатність безпересадкового перельоту між невеликими локальними аеродромами;
- підвищення продуктивності роботи під час польоту – наявність офісного обладнання на борту літака і відсутність інших свідків, що ускладнюють конфіденційні переговори. Останнє є важливою якістю, тому що часто борт літака використовується як місце ведення переговорів;
- інформаційна захищеність;
- зведення до мінімуму можливості витоку інформації, відсутність інших свідків і небажаного спілкування.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Зуєва В. О. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2013. – № 2 (27). – С. 11.
3. Повітряна навігація: довідник / А. М. Белкін, Н. Ф. Миронов, Ю. І. Рубльов. – М.: Транспорт, 1988. – 303 с.

УДК 346.16(043.2)

Лученко А. Ю., Сердцова К. В., студентки,
Навчально-науковий Інститут інформаційно-діагностичних систем,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шапенко Л. О., асистент

АВІАТАКСІ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ

В умовах глобалізації, коли людина може долати тисячі кілометрів за короткий проміжок часу, альтернативу бензиновим автомобілям, які забруднюють навколишнє середовище, стають з кожним роком все дорожчими і вже не в змозі задовольнити вимоги швидкого переміщення, шукають все активніше. За таких умов ринок авіаційних перевезень є

одним із найперспективніших та найдинамічніших з усіх транспортних ринків, адже надає можливість здійснювати швидкісні авіаперельоти у справах бізнесу та туризму.

У сучасному світі потужним конкурентом комерційному повітряному транспорту стає авіація загального призначення (далі – АЗП), до якої відносять корпоративну авіацію, приватну авіацію, ділову авіацію та аеротаксі (авіатаксі) [1, с. 11]. Нині відчутно зростає популярність авіатаксі, що представляє собою авіапідприємство, яке здійснює авіаперевезення невеликих груп людей (до 20 чел.) на відносно невеликі відстані. Авіатаксі може бути літаковим, вертолітним або комбінованим (з використанням обох видів суден), що розширює можливості у встановленні нових маршрутів, а також задоволенні високих вимог споживачів до скорочення термінів перельоту.

Ідея створення парку авіатаксі в українських містах, як повідомляли ЗМІ, виникла ще в 2007 році. Першим мав плани Львів щодо розвитку в малій авіації – запровадження авіатаксі до початку Євро-2012. Однак застаріла нормативно-правова база, зокрема Повітряний кодекс України, який був розроблений і прийнятий ще в СРСР, стала однією з основних причин відстрочки цих задумів. Адже, у документі не було навіть визначення авіації загального призначення, до якої відносяться легкі (до 5,7 тонн) і надлегкі (0,47 тонн) літальні апарати. Щоб здійснити виліт, «авіатаксисту» потрібно було за добу подати заявку із зазначенням аеродрому випуску та аеродрому прийому, зробити два телефонних дзвінка, щоб відкрити політ, і два – щоб закрити, що аж ніяк не зменшувало витрати часу та не збільшувало попит на новий вид авіапослуг. Лише у червні 2012 році завдяки прийняттю нового Повітряного кодексу України (2011 р.), авіакомпанія «ЮТ ейр Україна» запустила перше в Україні вертолітне таксі, що здійснювало перельоти в аеропорти «Бориспіль», «Жуляни», в Канів, Одесу, Харків, Львів та інші міста України. Також вертолітне таксі забезпечило туристичні маршрути, наприклад, польоти над Києвом, в парк «Київська Русь» та «Гольф-клуб», що знаходяться під Києвом. Тож, варто наголосити, що впровадження авіатаксі в Україні сприяє також розвитку туристичного бізнесу та дозволяє його представникам реалізовувати нові інноваційні послуги, які до цього часу не були вжиті [2, с. 485].

В 2014 році, на базі розробок одеських спеціалістів, відбувся політ нового літака «У-1-Дельфін», що стало наступним кроком у розвитку служби крилатого таксі [3]. Нині в Україні функціонують близько двох десятків компаній, що надають послуги авіатаксі. Серед найбільш відомих – «АРП-410», «Аеростар», «Ейр Тревел», «Центр ділової авіації», «Мотор Січ» та ін. [4].

Незважаючи на значні перспективи розвитку даної сфери авіаційного транспорту, авіатаксі має ряд проблем в процесі свого функціонування.

Так, погоджуючись з думкою науковців, слід наголосити, що базовий нормативно-правовий акт, який регулює діяльність у сфері авіації – Повітряний кодекс України (далі – Кодекс), на жаль, не дає уявлення про предмет регулювання АЗП, в тому числі і авіатаксі, не закріплює можливість здійснення в рамках АЗП будь-якої комерційної діяльності, допускає двояке тлумачення в частині положень АЗП і тим самим істотно звужує спектр можливостей для учасників авіації загального призначення, роблячи даний сектор авіації економічно непривабливим [1, с. 11-12].

Проблемою у розвитку послуг авіатаксі є досить довга та зарегульована процедура отримання операційної ліцензії та документа на право експлуатації певної повітряної лінії, що майже ідентична правилам експлуатації парку регулярної міжнародної авіакомпанії.

Болючим залишається також питання відкриття як вертолітного майданчика, так і злітно-посадкової смуги. Адже незважаючи на те, що Кодексом закріплено положення, згідно якого злітно-посадкові майданчики не підлягають державній реєстрації в Державному реєстрі аеродромів цивільної авіації України [5], визначена законодавством кількість дозвільних документів зашкалює, а жорсткість вимог майже така ж, як для повноцінного аеродрому. Звісно, такі умови відлякують бажаючих надавати послуги авіатаксі, що, в свою чергу, створює перепони у розвитку цієї сфери діяльності. Хоча у нашій країні залишилася величезна кількість сільськогосподарських майданчиків для малої хімічної авіації, які є майже в кожному населеному пункті, закинуті і нікому не потрібні, але доступ до їх експлуатації вкрай ускладнений. В результаті наші приватні авіаперевізники організовують тільки дорогі бізнес-перельоти, під замовлення для заможних клієнтів і тільки між великими містами України. І лише законодавчі зміни, якими буде врегульовано як можливість створення льотних майданчиків, так і питання охорони навколишнього середовища для забезпечення екології країни та спокійного життя громадян, здатні змінити ситуацію в кращий бік.

Як висновок, необхідно зазначити, що авіатаксі – перспективний ринок для України, однак для його розвитку необхідним залишається вдосконалення законодавчої бази, оскільки тільки після зняття законодавчих бар'єрів авіаційний бізнес отримає свій розвиток.

Література

1. Зуєва В. О. Правове регулювання авіації загального призначення в Україні: сучасні проблеми та перспективи розвитку / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2014. – № 4(33). – С. 11-16.

2. Цимбалістова О. А. Інноваційні послуги в туристичному бізнесі з використанням малої авіації / О. А. Цимбалістова // Глобальні та національні

проблеми економіки. – Миколаїв: Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського, 2015. – Вип. 3. – С. 481-485.

3. В Україні появится служба авиатакси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oilreview.kiev.ua/2014/02/20/v-ukraine-poyavitsya-sluzhba-aviataksi>

4. Ера аеро [Електронний ресурс] // Бізнес-новини України. – Режим доступу: <http://business-x.biz/era-aero-biznes-novini-ukra%D1%97ni-49613/>

5. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 317.85:629.783(091)(043.2)

Лучок А. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шапенко Л. О., асистент

СТВОРЕННЯ СУПУТНИКОВОЇ СИСТЕМИ РУХОМОГО ЗВ'ЯЗКУ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Освоєння космосу створило передумови для суспільного розвитку та вирішення глобальних проблем сучасності. Основним досягненням людства у вивченні даного питання є запровадження супутникового зв'язку, який на сьогодні є необхідним засобом координації та забезпечення морської та авіаційної пошуково-рятувальної діяльності.

Важливим кроком для підвищення ефективності та вдосконалення морської системи рятування у випадку лиха стало створення за ініціативою багатьох країн світу Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ – International Maritime Satellite Organization), яка розпочала свою роботу в кінці 70-х років на основі прийняття у 1976 р. Конвенції та Експлуатаційної угоди про ІНМАРСАТ. Діяльність цієї організації здійснюється на основі принципів недискримінації, дотримання загальновизнаних принципів і норм міжнародного права, обслуговування всіх районів, де є потреба у морських, повітряних і складських площах зв'язку, використання космічного простору в інтересах усіх держав і здійснення своєї діяльності виключно в мирних цілях [1].

Згідно Конвенції про організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) цілями діяльності організації стали: забезпечення космічного сегменту (тобто супутників та іншого обладнання), необхідного для покращення морського зв'язку при сповіщенні про стихійні лиха, забезпечення охорони життя людей, що перебувають в морі, підвищення ефективності роботи морських суден і їх управління, а також вдосконалення служб морської громадської кореспонденції і можливостей радіовизначення.