

Мацелик М. О., к.ю.н., доцент,
Університет Державної фіскальної
служби України, м. Ірпінь, Україна

Моренець О. І., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Авіаційний транспорт виступає однією з найважливіших складових економічної системи будь-якої країни, безперебійна робота якого становить передумови становлення і розвитку ринкових відносин. Ринок авіап перевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання. Це зумовлено підвищенням мобільності населення, розвитком національного та міжнародного туризму, зростанням ділової активності підприємств. В таких умовах актуалізується проблема оцінки стану та перспектив розвитку перевезень, які стають лідерами на ринку.

За останні роки спостерігається спад за основними показниками авіап перевезень. Основними причинами цього вважаються такі: складна політична ситуація у країні; не врахування Криму під час аналізу; частина повітряного простору України оминається; загострення економічних проблем; було закрито багато українських аеропортів, значно врізали кількість польотів за певними маршрутами, а деякі взагалі відмінили [1, с. 1].

Серед основних проблем українського ринку авіап перевезень головною вважається його монополізація і закритість. Адже одна людина є власником чотирьох важливих авіап перевізників України: «Аеросвіт», «Роза Вітрів», «Донбассаеро» та «Дніпроавіа». Це, разом із несправедливим веденням бізнесу, призвело до встановлення високих цін на послуги авіап перевізників. У той час, як у Європі цивільна авіація є одним із дешевших видів транспорту: вартість квитка варіюється у межах 1-45 євро. В Україні ж ціни можуть сягати кілька сотень доларів США [2].

Ринок повітряних перевезень значно залежить від стану економічного розвитку України, особливо від купівельної спроможності громадян та інфляційних процесів. Хоча світовий розвиток також має певний вплив на український авіаринок [1]. Але ті авіакомпанії, які існують в Україні уже довгий час, так і не змогли організувати свою роботу ефективно і доцільно. Парк повітряних суден є незначним: в Україні більшість авіап перевізників мають близько двадцяти машин, тоді як у Європі – до 400, а у США – понад 700 суден.

Не останню роль відіграють аеропорти. Для України характерний нерівномірний розвиток наземної бази авіації. Аеропорти не здатні обслуговувати так багато рейсів, які можуть дозволити собі

авіаперевізники. Існує невідповідність їх сервісу міжнародним стандартам [3].

Українські авіаперевізники є неконкурентоспроможними не тільки на світовому ринку авіаперевезень, а й навіть на своєму внутрішньому ринку. Краща організація роботи та вищий рівень надання послуг дозволяє іноземним компаніям завоювати прихильність українських споживачів, а відтак збільшити свою частку на нашому ринку повітряних перевезень. Перевагами таких перевізників є нижчі ціни, гарний стан повітряних суден, висококваліфікований і культурний персонал – чинники, які набувають все більшого значення. З одного боку, зарубіжна конкуренція значно зменшує попит на послуги вітчизняних авіаперевізників. А з іншого – вона дає стимул українським компаніям розвиватися та вдосконалювати свою роботу, особливо у сфері ціноутворення, спектру послуг та їх якості [4].

Хоча кількість нещасних випадків постійно зменшується під час перевезень, що здійснюються українськими авіакомпаніями, вони все ще існують. Держава затверджує нормативно-правові акти, створює певні обмеження, якими керуються авіаперевізники у своїй діяльності, але цього мало. Оскільки надзвичайні ситуації залежать від організації роботи авіакомпаній і стану повітряних суден, які в Україні бажають залишатися кращими [2].

Таким чином, становлення та розвиток галузі авіаперевезень України розпочалося ще за часів радянського союзу, але по-новому постати та переорієнтуватися на ринкові закони їй довелося лише після здобуття незалежності. Хоча протягом останніх років спостерігалися позитивні тенденції за більшістю показників, з 2014 року відбулося погіршення стану повітряних перевезень у силу складної політичної та економічної ситуації, а саме: вантажні авіаперевезення, які без того займали незначну частку від загальних вантажних перевезень, ще більше скоротилися; попит населення зменшився як на пасажирські перевезення, так і на вантажні.

Внаслідок цього, можна виокремити такі проблеми українського ринку повітряних перевезень: значна його монополізація; залежність від рівня економічного розвитку та купівельної спроможності населення; застарілий парк повітряних суден; диспропорційний розвиток наземної бази; неконкурентоспроможність вітчизняних авіаперевізників; відсутність інновацій у даній сфері; авіаційна безпека.

Література

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2014 рік / Департамент фінансів та економіки Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>
2. Собкевич О. В. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС.

Аналітична записка / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко // Відділ секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496>

3. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України / А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. – 2010. – № 5. – С. 12-15.

4. Кравченко М. В. Проблемні питання конкурентоздатності авіаперевізників України / М. В. Кравченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm.

УДК 341:347.85 (043.2)

Мельник О. М., кандидат наук з державного управління, доцент,
Академія праці, соціальних відносин та туризму, м. Київ, Україна

Кашко А. О., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна.

МІЖНАРОДНІ-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У МІЖНАРОДНОМУ КОСМІЧНОМУ ПРАВІ

Протягом усієї історії існування міжнародного космічного права дуже гостро поставала проблема відповідальності суб'єктів космічної діяльності. Ця проблема набула гострої потреби на сьогоднішній день, адже як міжнародне, так і національне законодавство будь-якої країни недосконало регулює дане питання.

Договір про космос 1967 р. визначає Місяць та інші небесні тіла цілком демілітаризованими й нейтралізованими. Така заборона поширюється на весь космічний простір в цілому. Відповідно до Договору 1967 р. забороняється створення на небесних тілах військових баз, споруджень і зміцнень випробування будь-яких типів зброї й проведення військових маневрів, а також установки на них будь-яких об'єктів із ядерною зброєю чи будь-якими іншими видами зброї масового знищення. Місяць та інші небесні тіла використовуються «винятково в мирних цілях» [1].

Договір про космос 1967 р. визначив та закріпив поняття відповідальності згідно з яким держава несе відповідальність за всю національну космічну діяльність незалежно від того, здійснюється вона урядом або фізичними і юридичними особами. В міжнародному космічному праві визначається два види відповідальності суб'єктів – політична та матеріальна [1].

Політична відповідальність покладається на держави й міжнародні організації, що беруть участь у правовідносинах, пов'язаних з