

### *Література*

1. Гришин Г. В. Давай с тобой поговорим!: в 2 кн. / Г. В. Гришин. – Алматы: Эдельвейс, 2009. – Т. I. – 744 с.
2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00\\_Ukraine-EU\\_Association\\_Agreement\\_\(body\).pdf](http://www.kmu.gov.ua/kmu/docs/EA/00_Ukraine-EU_Association_Agreement_(body).pdf).
3. Пацурія Н. Б. Страхові правовідносини у сфері господарювання: проблеми теорії і практики: моногр. / Н. Б. Пацурія. – Ніжин: «Видавництво Аспект-Поліграф», 2013. – 504 с.
4. Про страхування: Закон України від 4 жовтня 2001 р. № 2745-III (із змін та допов.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua).

УДК 346.14

**Козачок І. Я.**, асистент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ**

В останні роки застосування законодавства про конкуренцію стосовно повітряного транспорту стало поширеним явищем. Саме на нього покладається функція регулятора досить багатьох питань конкурентної поведінки учасників міжнародного авіаційного ринку. Коло проблем, врегулювання яких покладене на національне законодавство про конкуренцію, зокрема на повітряному просторі, постійно збільшується. Як свідчить світова практика, на сучасному етапі розвитку міжнародної цивільної авіації важливим є регулювання питання союзів та об'єднань, непідсудності згідно з антимонопольним законодавством, зловживання переважним становищем на ринку, демпінгу щодо обсягу перевезень, аеропортових зборів та мита, гарантій державної допомоги, кредитів та інші [1, с. 143]. З погляду оцінки інвестиційної привабливості та обґрунтування інвестиційних рішень повинні закладатися як фінансові інтереси окремих авіакомпаній та інвесторів, так і економічні інтереси держави та регіону, що обслуговується.

Важливою, однією з головних проблем у вирішенні цих питань є різні підходи країн-учасниць міжнародного авіаційного ринку щодо розмежування звичайної та антиконкурентної практики здійснення діяльності суб'єктами авіаційних перевезень. На пострадянському просторі звичайною є практика контролю за діяльністю авіаційних підприємств, яка полягає у володінні державою контрольним пакетом корпоративних прав провідних національних перевізників, надання цим перевізникам з боку держави прямої фінансової підтримки та іншої

допомоги, яка значною мірою впливає на конкурентне становище національних перевізників цих держав, порівняно з авіаперевізниками інших країн на ринку міжнародних авіаційних перевезень.

Незважаючи на той факт, що український ринок авіаційних перевезень має великий потенціал завдяки своїм розмірам та наявності постійно зростаючого попиту з боку пасажирів, все ж таки можна зазначити, що він залишається монополізованим та закритим. Наслідком цього є досить висока ціна на послуги національних авіакомпаній. Порівняно з країнами Європи, де цивільна авіація є, мабуть, основним та найдешевшим видом пересування, і квиток у межах Євросони коштує від 1 до 45 євро, в Україні вартість квитка на внутрішніх лініях в одному напрямку може досягати від 150 до 500 доларів США в залежності від класу салону літака.

Водночас варто сказати про те, що існують досить суттєві чинники політичного, економічного та технічного характеру, завдяки яким поки що зарано говорити про перехід українського авіаційного ринку регулярних пасажирських перевезень у режим «відкрите небо». Основною причиною затримки в зміні підходів до ринкового регулювання авіаційного ринку країни можна назвати те, що національні авіаційні компанії так і не змогли до теперішнього часу підготуватися до роботи в нових умовах [2, с. 102]. Найбільші українські авіакомпанії мають у середньому по двадцять машин, тимчасом як великі європейські гравці – по 300-400, авіакомпанії США – до 760 літаків. При цьому літаки вітчизняних перевізників, як правило, доволі зношені. Крім того, вітчизняні компанії потерпають від надлишку персоналу та малоефективних стратегій ціноутворення. Потужні позиції в авіаційній галузі належать країнам ЄС, в першу чергу Франції, Великобританії та Німеччини, набирає обертів авіапромисловість Китаю та Японії. Якщо раніше на США припадало близько 50% світового виробництва продукції авіаційної промисловості, то за останні роки намітилась тенденція скорочення частки країни в авіабудуванні до 32.5%. Основною причиною стало зростання частки країн ЄС в авіабудівничій галузі [3].

Позитивним моментом на шляху зміцнення конкурентноздатності національних авіаперевізників можна назвати тенденції останнього часу щодо розширення географії польотів лідерами ринку та зміни концепції розподілу національного ринку міжнародних перевезень. Усупереч раніше встановленому «комфортному» розподілу ринку міжнародних авіаційних перевезень України, маршрути українських авіаційних перевізників все більше починають перетинатися. Незважаючи на те, що кожна з конкуруючих компаній має власну стратегію розвитку, спільною рисою для всіх стратегій цих перевізників є орієнтація на транзитний потенціал країни, а також на ретельний контроль над витратами [1, с. 143].

Деякі вчені вважають, що створення конкурентоспроможної авіаційної промисловості України перейде на якісно новий рівень

розвитку після, зокрема створення цілісного програмного документу про розбудову галузі. На стан справ у галузі авіації негативно впливає ситуація часткої зміни державного органу управління майном державних авіабудівних підприємств, що знижує дієвість державного контролю. При здійсненні інвестиційної діяльності авіапідприємствам необхідно пам'ятати про певні особливості серед яких необхідність залучення значних коштів, а також довгостроковий характер інвестиційних вкладень [4, с. 127].

### *Література*

1. Кравченко М. В. Регулювання та розвиток конкуренції авіаперевізників світу та України / М. В. Кравченко // Економіка та держава. – 2011. – № 8. – С. 141-146.
2. Сліпченко А. Правові засади інтеграції України до загальноєвропейського повітряного простору / А. Сліпченко // Право України. – 2009. – № 1. – С. 102-107.
3. Лейш Н. В. Конкурентоспроможність авіаційної промисловості України на світовому ринку [Електронний ресурс] / Н. В. Лейш. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=26859>
4. Бондаренко Д. С. Аналіз інвестиційної привабливості авіаційної сфери України / Д. С. Бондаренко // Економічна наука. Інвестиції: практика та досвід. – № 13. – С. 125-127.

УДК 341.96.347

**Козирєва В. П.,** к.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО НЕСПРОМОЖНІСТЬ**

Правове розуміння транскордонної неспроможності розглядається у світовій практиці в якості двох правових категорій: як відносини, що виникають у зв'язку з неплатоспроможністю боржника, який знаходиться в національній правовій системі, проте його активи і кредитори в іншій, а також як правовий інститут, створений для регулювання таких відносин.

Як відомо неплатоспроможність є природною для розвитку економічних відносин, а з розвитком міжнародної економічної інтеграції правовідносини, пов'язані з банкрутством усе частіше виникають в межах декількох національних правових систем. З кожним роком зростає взаємозалежність української економіки з економікою інших країн. І, як показує практика кризові прояви світової економіки впливають на збільшення випадків міжнародних банкрутів.

Неспроможність як факт економічного життя однакова у всіх