

стрижнем в діяльності державних службовців, незалежно від їх службового статусу [3].

По-третє, державна служба як суспільне явище — своєрідна форма відображення суспільних зв'язків і відносин, показник ступеня гуманності, людяності, існуючих в суспільстві порядків.

Отже, державна служба є видом суспільно-корисної, державної діяльності. Соціальний характер державної служби правової, демократичної держави визначається її природою, метою, функціями і принципами організації. Новий закон визначає поняття, принципи, правові та організаційні засади здійснення державної служби, орієнтованої на громадян в інтересах держави і суспільства. Він значно поглиблює поняття державної служби, деталізує її ознаки та зміст, що безперечно свідчить про його прогресивність та ефективність.

#### *Література*

1. Алфьоров С. М. Адміністративне право. Загальна частина: навч. посіб. / С. Ващенко, М. Долгополова, А. Купін. – К.: ЦУЛ, 2011. – 216 с.
2. Про державну службу: Закон України від 10 грудня 2015 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 4. – Ст. 43.
3. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 140.

УДК 692.73 313:338.48 (043.2)

**Шмулявцев В. В.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

### **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЇ В СФЕРІ ТУРИЗМУ**

Прогрес на транспорті, зокрема розвиток авіаційних пасажирських перевезень, став визначальним фактором становлення масового міжнародного туризму. Нині важко переоцінити взаємозалежність цих двох інтернаціональних за своїм характером галузей сфери послуг, які разом складають один з найпотужніших секторів сучасного світового господарства. Актуальні тенденції, проблеми та перспективні напрямки трансформації сфери пасажирських авіаційних перевезень знаходять відображення у географії туристичних потоків, стають ключовими елементами системи менеджменту.

Проблематика організації транспортного обслуговування в туризмі докладно вивчена російськими і вітчизняними вченими, зокрема Біржаковим М. Б., Нікіфоровим В. І., Гвозденком А. А., Гуляєвим В. Г.,

Уваровою А. Є., Смірновим І. Г., Балабановим Г. В. Традиційно транспортне обслуговування туристів розглядається як сектор туристичної індустрії, обов'язкова складова туристичного пакету. Закордоном же проблеми взаємодії туризму та комерційної пасажирської авіації виділені у окремий міждисциплінарний напрямок наукових досліджень. Його розробляють PeterForsyth, AndreasPapatheodorou, AnneGraham, DavidDuval, AndreasWittmer, ThomasBieger та інші. Можна відзначити цілий ряд цікавих праць, зокрема «TourismandTransport: Modes, NetworksandFlows», «Aviationandtourism: implicationsforleisuretravel», у яких із сучасних позицій переосмислено роль транспорту в туризмі, розкрито різні аспекти взаємодії туризму та авіаційного бізнесу. В Україні дослідження такого роду знаходяться на початковій стадії.

Повітряний транспорт являє собою основу сучасної глобальної економіки. Щорічно у такий спосіб перевозяться біля 2,8 млрд. пасажирів та 50 млн. тонн вантажів (2012 р.), в тому числі майже третину обсягу світового експорту товарів.

Сучасні тенденції туристичного попиту стимулюють та розкривають нові можливості організації авіаційних подорожей по всьому світі [1]. Тенденція дроблення відпускнуго періоду та зростання частоти короткотривалих подорожей відображаються у підвищенні попиту саме на авіа тури, оскільки подорожуючі намагаються витратити мінімум часу на переміщення до обраного туристичного центру і назад, особливо це стосується турів у вихідні та свята. У відповідь на такі ринкові запити авіакомпанії пропонують спеціальні тарифи: екскурсійні (excursionfares) та інклюзив-тур (IT fares / packageholidayfares), а також послуги низькотарифних авіаперевізників [2].

З моменту підписання у 1944 р. Чиказької конвенції ринок міжнародних авіаційних перевезень був детермінований двосторонніми угодами, які визначали права, свободи, обмеження та обов'язки 190 держав-учасниць із здійснення міжнародних авіаперевезень. Пізніше були започатковані угоди «про відкрите небо», суть яких полягала у встановленні рівних прав та можливості для авіаперевізників країн-учасників договору в межах їх територій [3].

Отже, у авіакомпаній з держав, що підписали багатосторонню угоду, з'явилась можливість здійснювати внутрішні перельоти всередині іншої країни, що дало змогу розширити пропозицію послуг за рахунок конкуренції і, безперечно, стимулювало розвиток авіаційного туризму у зазначених регіонах.

Проблема полягає в тому, що у глобалізованому багатосторонньому світі як і раніше переважають двосторонні угоди, при цьому близько 150 двосторонніх угод про повітряне сполучення є угодами «про відкрите небо», решта більш ніж 3000 все ще залишають повітряний простір в межах країни недоступним для конкуренції ззовні, а нерідко і

встановлюють чіткі обмеження на кількість міжнародних рейсів, їхню частоту, ціни на квитки, клас та місткість повітряних суден. Це гальмує розвиток міжнародного туризму, обмежуючи можливості туристичного бізнесу з організації подорожей у масштабах, які відповідають потенційним можливостям тієї чи іншої туристичної дестинації. Збільшення кількості багатосторонніх Угод про повітряне сполучення стримується нерівними умовами, у яких опиняються частіше за все менш розвинені та новоприєднані держави. Показовим, з точки зору ефективного вирішення цих проблем, може виступити досвід поступового формування багатосторонньою регіональною системою регулювання повітряних перевезень у межах АСЕАН (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) [4]. Механізми її функціонування дозволяють країнам з менш розвинутою авіаційною галуззю впоратися з конкуренцією з боку компаній, що презентують більш розвинені країнами, шляхом поступового відкриття свого національного повітряного простору на основі врахування передбачуваних обсягів туристичних потоків (включаючи діловий туризм) у межах регіону.

Таким чином, ми дійшли до висновку, що більшість міжнародних туристичних прибуттів забезпечується авіаційним транспортом, відповідно доступність і розвиток тієї чи іншої туристичної дестинації виявляються залежними від надійності авіаційного сполучення з генеруючими ринками. Глобалізація усіх сфер життя, впровадження досягнень технологічного прогресу, тотальна інформатизація викликають появу новітніх, пристосованих до сучасних реалій, бізнесових моделей та ринкових стратегій, які дозволяють суб'єктам ринку пасажирських авіаційних перевезень ефективніше задовольняти потреби різних споживачів, в тому числі - туристів. Необхідність дотримання вимог скорочення негативних впливів авіаційного транспорту на навколишнє середовище визначає конкретні параметри стійкого розвитку туризму. Ефективні логістичні принципи організації та менеджмент якості сфери авіаційних перевезень, дають можливість людям максимально реалізувати власний потенціал мобільності у сучасному глобалізованому світі.

#### *Література*

1. Балабанов Г. В. Аналіз процесів взаємодії у системі «авіація – туризм» / Г. В. Балабанов, Л. М. Ткачук // Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАУ. Серія: економіка, право, політологія, туризм: зб. наук. ст. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2010. – Вип. 1. – С.171-179.
2. Смірнов І. Г. Логістика туризму: навчальний посібник / І. Г. Смірнов. – К.: Знання, 2009. – 444с.
3. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038).
4. Aviation and tourism: implications for leisure travel / Edited by Anne Graham,

Andreas Papatheodorou, Peter Forsyth. – Ashgate Publishing, LTD, 2008. – 337 p.

5. UNWTO Tourism Highlights – 2012 Edition. – Madrid: UNWTO Publication department, 2012. – 12 p.

УДК 342.951(043.2)

**Якуненко В. Є., Ільєнко І. М.,** студентки,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Розум І. О., к.ю.н.

## **ЗАХОДИ ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ПРИМУСУ В АДМІНІСТРАТИВНОМУ СУДОЧИНСТВІ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЇХ ЗАСТОСУВАННЯ**

Адміністративне процесуальне законодавство закріплює заходи процесуального примусу, спрямовані на забезпечення виконання правил адміністративного судочинства, а також надання суду правових інструментів для впливу на осіб, які порушують встановлені в суді правила.

Кожен учасник адміністративного процесу повинен сумлінно користуватися належними їм процесуальними правами і виконувати процесуальні обов'язки. У випадку зловживання процесуальними правами або навмисного невиконання процесуальних обов'язків до учасників процесу можуть бути застосовані заходи процесуального примусу [2, с. 205].

Відповідно до ст. 268 Кодексу адміністративного судочинства України заходами процесуального примусу є встановлені Кодексом процесуальні дії, що застосовуються судом до осіб, які порушують встановлені у суді правила або протиправно перешкоджають здійсненню адміністративного судочинства [1].

Для більш глибокого розуміння змісту даної категорії необхідно звернути увагу на те, що саме тягне за собою застосування заходів адміністративного примусу, тобто на підстави, якими є: а) протиправне перешкоджання особами здійсненню адміністративного провадження; б) порушення особами встановлених у суді правил; в) невиконання вимог щодо припинення протиправних дій та фіксування вчиненого правопорушення [2, с. 207].

Кодекс адміністративного судочинства України, зокрема стаття 269, закріплює чотири види заходів процесуального примусу, а саме: 1) попередження; 2) видалення із залу судового засідання; 3) тимчасове вилучення доказів для дослідження судом; 4) привід. Якщо детальніше розглядати кожен з видів заходів процесуального примусу, які