

1. Збір інформації про витрати на підставі прийнятої системи центрів витрат і центрів прибутку підприємства.

2. Виділення змінної частини усіх видів витрат, що приходиться на одиницю транспортної продукції(на підставі інформації про витрати протягом останніх 2 місяців)

3. Локалізація постійних витрат за видами робіт та номенклатурою вантажів підприємства.

На нашу думку, кожне транспортне підприємство у будь-яких (наявність у найбільш несприятливих) умовах повинно формувати стратегію свого розвитку, використовуючи навіть мінімальні можливості за наявності мінімальних шансів..

Таким чином, щоб стратегія соціально-економічного розвитку транспортного підприємства стала дієздатним складовим елементом його конкурентної політики, необхідним є виконання таких основних вимог. Стратегія має охоплювати одночасно економічну та соціальну сфери. Розроблена стратегія має базуватись на точних фінансових прогнозах. Обов'язковим є дотримання співвідношення цілей і стратегії з реальними потенційними можливостями транспортного підприємства.

УДК 341.226:[629.7:061.5(043.2)

М'ягка Н. М., Пилипченко А. В., студентки,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Єршов Є.К., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Авіаційний транспорт відіграє важливу роль у здійсненні міжнародного сполучення України, особливо на заході, сході та півдні, а також у межах національної транспортної мережі. Специфіка цього виду транспорту зумовлює його пріоритетний подальший розвиток. У сфері авіаційних перевезень пасажирів, вантажу, пошти тощо, безпосередню діяльність здійснюють державні, колективні, приватні підприємства та організації, товариства та громадяни. До об'єктів які здійснюють управління в сфері авіаційного транспорту відносяться: аеропорти та інша наземна інфраструктура, служба аеронавігації – обслуговування повітряних суден в повітряному просторі України, авіакомпанії (експлуатанти), екіпажі повітряних суден.

Особливості створення і діяльності суб'єктів у сфері авіаційного транспорту визначають Повітряний кодекс України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Закон України «Про

акціонерні товариства» та інші нормативно-правові акти.

Державне управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу так званого «іноземного елемента» – міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод.

Головним регулюючим документом для світової авіації є Чикагська Конвенція 1944 року. Цей документ став «Конституцією» для діяльності всіх авіаційних країн, який встановлює принципи діяльності авіаційних влад кожної країни-учасниці, принципи діяльності авіакомпаній, аеропортів, всіх учасників ринку авіаперевезень. Всі інші міжнародні документи, що застосовуються на міжнародній діяльності авіаційного транспорту, тільки доповнюють Положення Чикагської Конвенції, конкретизують окремі її положення [1].

Для більш ефективного розвитку авіаційного транспорту в Україні, застосовуються найсучасніша система правового регулювання. Така система має чітко визначені напрями процесу регулювання:

- правове регулювання фінансово-господарської діяльності авіаційних підприємств;
- правове регулювання взаємовідносин між суб'єктами авіаційної діяльності,
- технічне регулювання вимог до авіаційної техніки та наземної інфраструктури;
- правове регулювання вимог до авіаційного персоналу щодо рівня їх кваліфікації, досвіду роботи та стану здоров'я, тощо.

Процеси правового регулювання одночасно відбуваються як на міжнародному, так і на національному рівнях. На сьогодні, робота, направлена на адаптацію національних нормативно-правових актів до європейських стандартів, проходить дуже повільними темпами. Така ситуація значно впливає на рівень забезпечення безпеки польотів.

Система нагляду за безпекою польотів в Україні не визнана на міжнародному рівні, за умов негайного «відкриття неба» українські перевізники не готові на рівних конкурувати з іноземними авіакомпаніями, які збільшують свою присутність на ринку країни. За розрахунками фахівців, дефіцит кваліфікованого льотного складу через 3-5 років в Україні буде складати приблизно 25-30 відсотків. Нормами чинного Повітряного кодексу України, прийнятого в 2011 р. удосконалено правове регулювання відносин між суб'єктами авіаційної галузі в сучасних економічних умовах. Нормативно-правові акти, що розроблені на основі Повітряного кодексу України значно якісно «справляються» з задачею регулювання відносин в авіаційній галузі, але також мають певні вади, які в свою чергу гальмують процеси розвитку авіації в Україні. Таким чином, провідні вітчизняні авіаційні перевізники не відповідають сучасним вимогам світового авіаційного співтовариства, наслідком чого є низька конкурентоспроможність наших компаній на ринку авіаційних

перевезень в Україні та світі [2].

За останні роки поступово розпочався процес адаптації українського законодавства у сфері авіаційної галузі до європейських стандартів. Разом з експертами Європейського контролю (ЄК) Українська авіаційна влада розробила паспорт проекту «Забезпечення безпеки польотів в Україні», який став першим проектом в Україні, що реалізовуватиметься у рамках технічної та експертної допомоги за програмою Європейського Союзу «TWINNING».

Враховуючи задекларований курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, пріоритетним повинно стати впровадження заходів по адаптації нормативно-правової бази авіаційного транспорту України відповідно до стандартів ЄС.

Таким чином, на сьогодні існують певні прогалини у сфері правового регулювання авіаційних підприємств. Українське законодавство не досить чітко відповідає європейським нормам, що і є основною загрозою для безпечних польотів від українських перевізників. Тому, одним із перших завдань для вдосконалення законодавства у сфері цивільної авіації є прийняття нової редакції європейських стандартів в галузі цивільної авіації, якими повинно бути врегульовані питання, пов'язані з професійною підготовкою персоналу, забезпеченням організації та виконанням польотів, забезпеченням льотної придатності повітряних суден, формуванням корпоративної культури експлуатанта.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page6>

УДК 34:656.7.076.3/4(043.2)

Піденко Д. О., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОРЕНДИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Найм (оренда) повітряного судна містить ряд особливостей порівняно із загальними положеннями про найм транспортних засобів. Предметом договору найму транспортного засобу може бути повітряне судно. Проте поняття повітряного судна є досить широким.