

страховиків, що надають страхувальникам страхове покриття, а також удосконалювати наявну нормативну базу для розвитку доступного ринку страхових послуг.

Таким чином, страхування в авіаційній сфері унеможлиблює та передбачає ризики наслідків авіакатастроф.

Література

1. Клапків М. С., Клапків Ю. М. Витоки національного страхового ринку України / М. С. Клапків, Ю. М. Клапків – К.: Карт-бланш, 2003. – 275 с.
2. Базилевич В. Д., Базилевич К. С. Страхова справа / В. Д. Базилевич, К. С. Базилевич. – 3-тє вид., пер. і доп. – К.: Товариство «Знання», 2002. – 348 с.
3. Соболев Д. А. История самолетов мира / Д. А. Соболев – М.: РУСАВИА, 1955. – 343 с.
4. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
5. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 629.7(477)(091)(043.2)

Онопрієнко Д. Б., студентка,
Гуманітарний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Чабах О. М., старший викладач,

СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ (ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ)

Після затвердження Постановою Верховної Ради пріоритетів розвитку науки і техніки України накопичено значний досвід реалізації державних науково-технічних програм. Завдяки йому Україна послідовно виходить на зовнішній ринок зі своїми розробками. Розвиток засобів автоматизації та інформаційної техніки дав змогу впровадити працевберігаючі та часозаощаджуючі засоби в управлінських, наукових, конструкторських, банківських, медичних, навчальних та інших закладах. Персональний комп'ютер став невід'ємним атрибутом багатьох видів діяльності, а інформаційна техніка – спеціальною галуззю промисловості.

У червні 2001 р. на розгляд Верховної Ради України було винесено проект Закону «Про пріоритетні напрямки розвитку науки і техніки України», в якому значну увагу акцентовано на проблемах фундаментальної науки, зокрема інфраструктурі провідних наукових установ та наукових шкіл України.

Головними для сучасної науки визначено проблеми людського розвитку, нових біотехнологій (мікробні, генні технології, діагностика і методи лікування), розвиток нових комп'ютерних засобів і технологій інформатизації суспільства, новітніх технологій в енергетиці, енергозбереженні та ресурсозбереженні в промисловості, агропромисловому комплексі а також цивільної авіації. Ці пріоритети покликані стати основою для розробки державних науково-технічних програм. Із розпадом Радянського Союзу єдина авіатранспортна система СРСР – Аерофлот – втратила монополію на внутрішні і міжнародні перевезення пасажирів та вантажів. Виникло багато дрібних авіакомпаній, парк повітряних суден (ПС) котрих іноді не перевищує двох-трьох машин. До кінця 1993 р. в Україні їх наховувалося понад 80. У погоні за прибутком нові авіаперевізники найчастіше вдаються до перевищення норм завантаження ПС, порушення експлуатаційних обмежень і погіршення якості технічного обслуговування авіатехніки. Все це призвело до різкого зниження рівня безпеки польотів.

На початку 90-х років перед цивільної авіацією України стояли завдання створення системи державного регулювання авіаційної діяльності у нових умовах, а також суб'єктів (авіакомпаній, аеропортів), здатних працювати в умовах конкуренції. З цією метою було створено Державну адміністрацію авіаційного транспорту України, прийнято Повітряний кодекс. Країна вступила до міжнародних авіаційних організацій, уклала міжурядові угоди про повітряні шляхи.

Друге завдання виявилось набагато складнішим. Воно зачіпало інтереси десятків тисяч працівників авіатранспортної галузі та всіх тих, хто користувався її послугами. Цивільна авіація України не мала досвіду самостійної роботи на міжнародних повітряних лініях (МПЛ), необхідної інфраструктури (закордонних представництв, системи продажу та бронювання білетів, послуг з перевезення вантажів).

Найбільшою проблемою було те, що в Україна не мала авіакомпанії, спроможної конкурувати з іноземними перевізниками. Міжурядові угоди про повітряні перевезення надали можливість Україні самостійно здійснювати прямі міжнародні авіаційні перевезення. Ці угоди передбачали паритетні умови праці для перевізників обох сторін. Але українські перевізники не могли конкурувати з такими авіакомпаніями, як «Люфтганза», «Ер Франс» та ін. Потрібно було створити українську авіакомпанію, яка б відповідала міжнародним стандартам. Нею стала авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (МАУ). Фундатором МАУ з боку України виступило державне об'єднання «Авіалінії України», зарубіжним партнером – ірландська лізингова компанія GPA, яка передала

Україні два літаки Боїнг-737 – 400 та фінансувала введення їх в експлуатацію. Внеском з боку України стало надання СП прав на обслуговування 30 найбільш напружених та конкурентоспроможних маршрутів у Західну Європу.

Нині МАУ – державна національна авіакомпанія України. 25 листопада 1992 року літак Боїнг-737 – 400 першим рейсом до Лондона відкрив нову сторінку в історії цивільної авіації України. Спершу МАУ повинна була динамічно розвиватися на європейських маршрутах, а відтак і на інших ПЛ. Об'єднання «Авіалінії України», структура, що залишилась Україні як територіальна частка «Аерофлоту СРСР», мала поступово скорочувати міжнародну діяльність та зосередити свої сили на маршрутах, де конкуренція ще не така жорстка та не вимагає використання нової техніки. На базі авіапідприємств «Авіалінії України», які мали поступово адаптуватися до функціонування у ринкових умовах, планувалось створити сучасні регіональні та місцеві лінії для польотів в Україні та до сусідніх держав. Такою була концепція розвитку цивільної авіації України перехідного періоду. З різних причин вона не була реалізована.

Але, незважаючи на економічні труднощі, жорстку конкуренцію, авіакомпанія МАУ успішно розвивається без суттєвої допомоги з боку держави. Невдовзі вона увійшла в трійку авіакомпаній світу за показниками надійності польотів на літаках типу Боїнг та стала першою у цивільній авіації України керуватися міжнародними стандартами наземного і бортового сервісу.

Література

1. Субтельний О. Україна: Історія: навчальний посібник / О. Субтельний. – 3-тє вид., перероб. і доп. – К.: Либідь, 1993. – 720 с.
2. Історія України / Кер. авт. кол. Ю. Зайцев. – Львів: Світ, 1996. – 488 с.
3. Історія України / За ред. В. А. Смолія. – К.: Альтернативи, 1997. – 416 с.
4. Котляр М. Ф., Смолій В. А. Історія в життєписах / М. Ф. Котляр, В. А. Смолій. – К.: «Час» 1994. – 328 с.
5. Котляр М., Кульчицький С. Шляхами віків: Довідник з історії України / М. Котляр, С. Кульчицький. – К.: Україна, 1993. – 380 с.
6. Савин В. С. Авиация в Украине: очерки истории / В. С. Савин. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.