

значення має забезпечення належного рівня безпеки польотів та якості обслуговування. Можливість обрання класу обслуговування в залежності від фінансової спроможності пасажирів та його потреби у комфортності перельоту позитивно впливає на зростання попиту на авіаційні перевезення, що в свою чергу підвищує конкурентоспроможність та рентабельність авіаційної галузі, а також економіки нашої держави в цілому.

Література

1. Про затвердження правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
3. Паламарчук Ю. А. Дослідження взаємодії суб'єктів цивільної авіації – хендлінгів та авіакомпаній / Ю. А. Паламарчук, І. В. Шевченко // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. – К., 2012. – № 6. – С. 214-219.

УДК 629:73.(043.2)

Шелест В. О., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

РОЗВИТОК ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Після проголошення державної незалежності України у 1991 р. та обрання нею шляху ринкових відносин розпочався новий самостійний період розвитку української авіації – другий етап формування та розвитку галузі цивільної авіації України.

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

Друге завдання виявилось 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, необхідної інфраструктури (закордонних представництв, системи продажу та бронювання білетів, послуг з перевезення вантажів). Однією з найбільших проблем було те, що Україна не мала авіакомпанії, спроможної конкурувати з іноземними перевізниками. Міжурядові угоди про повітряні перевезення надали можливість Україні самостійно здійснювати прямі міжнародні авіаційні перевезення. Необхідно було створити українську авіакомпанію, яка б відповідала міжнародним стандартам. Такою авіакомпанією стали «Міжнародні авіалінії України» (МАУ).

Фундаторами МАУ виступали: 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. З боку України внеском стало надання судно-повітряних прав на обслуговування 30 найбільш конкурентоспроможних маршрутів у Західну Європу. Незважаючи на економічні труднощі, жорстку конкуренцію, авіакомпанія МАУ успішно розвивається без суттєвої допомоги від держави. Вона увійшла в трійку авіакомпаній світу за показниками надійності польотів на літаках типу Боїнг та стала першою у цивільній авіації України працювати за міжнародними стандартами наземного і бортового сервісу.

Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції. Цей крок співпав з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Активізувався процес створення нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності.

25 листопада 1992 р. літак Боїнг-737-400 першим рейсом до Лондона відкрив нову сторінку в історії цивільної авіації України. 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.

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та стрімко встановила повітряні зв'язки з країнами світу. Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України, вже ухвалено Національну програму інтеграції України до європейського союзу. Обраний шлях передбачає цілу низку змін у всіх сферах, включаючи й цивільну авіацію. У рамках загальної адміністративної реформи, початок якої співпав з прийняттям України 15 грудня 1999 року у

члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією.

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 у зв'язку з тим, що у погоні за прибутком нові авіаперевізники найчастіше почали вдаватися до перевищення норм завантаження повітряних суден, порушення експлуатаційних обмежень і погіршення якості технічного обслуговування авіатехніки. Все це призводить на практиці до різкого зниження рівня безпеки польотів.

На сучасному етапі в Україні триває робота над новітніми літаками ОКБ ім. О. К. Антонова АН-70 і АН-140, які не мають аналогів у світі, а також літаками і гелікоптерами бізнес-класу з реактивними й іншими двигунами.

Отже, за незначний період часу Україна завдяки своїй наполегливості здійснила значний прогрес у розвитку науки та технічного обслуговування авіації. Проголошення незалежності України дало змогу розвиватися нашій країні як самостійній державі що, в першу чергу, дало змогу з часом висунути свою кандидатуру на Європейський економічний ринок як конкурентоспроможна країна. На сьогодні Україна посідає чільне місце в Європі з виготовлення авіаційної і космічної техніки, що позитивно впливає на імідж нашої країни.

Література

1. Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины / А. М. Горяшко. – К.: Техніка, 1982. – 143 с.
2. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. – К.: Аеробізнес, 2004. – 637 с.

УДК 656.091+396.5(043.2)

Шугасва Т. В., Горюнова А. О., студентки,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

ЖІНКА-ПЛОТ ТА ЇЇ РОЛЬ У СУЧАСНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Всім відомо, що авіація почала стрімко розвиватися ще з початку 20 століття і на сьогоднішній день науково-технічна база цієї сфери значно розширилася. Різноманітні літальні апарати використовують для ведення військових дій, перевезення вантажу, здійснення транспортування пасажирів тощо. Звісно, що для успішного функціонування цієї галузі необхідна