УДК 656.7.072/.073(043.2)

Ткаченко А. О.**,** студент,

Навчально-науковий Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

### АВІАЦІЙНЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ

Авіаційний транспорт є одним із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість доставки, висока надійність, найкраще збереження вантажу, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони, найбільш короткі маршрути перевезень. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезення та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Недоліками авіаперевезень є: висока собівартість, найвищі тарифи серед інших видів транспорту, висока капіталомісткість, матеріалоємність і енергоємність перевезень, залежність від метеорологічних умов [1, с. 114]. Суттєвими факторами, які позитивно впливають на показники діяльності вітчизняних авіапідприємств, є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення інтенсивності польотів на опанованих напрямках водночас з оновленням парку повітряних суден. Поряд з цим сьогодні значна увага приділяється заходам з підвищення безпеки польотів та покращення якості обслуговування.

Стан розвитку авіаційного пасажирського транспорту значною мірою визначаються його особливостями, що відрізняє його від інших видів транспорту. Основними техніко-економічними характеристиками пасажирського повітряного транспорту, які впливають на позиціювання його серед перевізників, є:

1) висока технічна і експлуатаційна швидкість руху, що дає змогу виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий проміжок часу;

2) менші порівняно з іншими видами транспорту капітальні вкладення у наземні споруди. На відміну від інших шляхів сполучення, повітряний транспорт потребує приблизно в 10-20 разів менше капіталовкладень на освоєння аеропортів;

3) високий рівень комфорту та якості обслуговування при здійсненні пасажирських перевезень. За конструкцією сучасні літаки забезпечують значні зручності подорожуючим;

4) високий ступінь безпеки при подорожуванні. На основі багаторічних спостережень встановлено, що кількість транспортних аварій на 1 млн. пасажиро-кілометрів на повітряному транспорті є найнижчою порівняно з іншими засобами пересування [1, c. 221].

На сьогоднішній день основними проблемами розвитку авіаційної галузі України є зношеність основних фондів, дефіцит кваліфікованих кадрів, невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам, відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій, відсутність державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем, втрати керованості інвестиційною на транспорті, жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі, недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній, недостатня модернізація парку повітряних суден, велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезення, завантаженість аеропортів та повітряного простору та інші. Для подолання існуючих проблем та формування конкурентних переваг, що сприятимуть зміцненню позицій на світовому ринку, збільшенню рентабельності, залученню інвестицій, розвитку технологічної бази для України пріоритетним є: створення міжнародних консорціумів за участю провідних транснаціональних корпорацій; організація спільних підприємств; довгострокова кооперація; транскордонні злиття і поглинання; державна підтримка аерокосмічної промисловості. Перспективою розвитку авіаційної галузі України є консолідація авіаційних підприємств в рамках потужних структур, що є характерним для авіакомплексів розвинутих країн [2, c. 94].

Ще одним пріоритетом розвитку має стати політика провідних українських авіакомпаній, спрямована на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Вдале географічне розташування України і наявність міжнародних аеропортів дають можливість освоєння нової відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів, що літають між Західною та Східною півкулями, а також з Європи з пересадкою в столиці України [3, c. 156].

У національному законодавстві існує низка норм, які регулюють правовідносини у сфері здійснення перевезень, і, звісно, норми, які передбачають відповідальність перевізника при здійсненні таких перевезень. Керуючись нормами українського законодавства та розглядаючи практику здійснення повітряних перевезень вантажу, можна виокремити такі види відповідальності перевізника: ЦК передбачає, що за договором перевезення перевізник зобов’язується доставити пасажира, багаж чи вантаж до пункту призначення за встановлену плату. Відповідальність за прострочення у доставці (ст. 919 ЦК) передбачає зобов’язання перевізника доставити вантаж, пасажира, багаж, пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк [3, c. 194].

Практична реалізація вище викладених заходів дозволить забезпечити подальший прогресивний розвиток авіаційного комплексу України, налагодити тісні соціальні та економічні взаємозв’язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту української авіабудівної продукції, забезпечити участь вітчизняних підприємств у виконанні іноземних проектів та зайняти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Отже, на сьогоднішній день авіаційний комплекс України показує позитивні зрушення, а також має значний потенціал подальшого розвитку, проте необхідно вирішити ряд проблем за допомогою реалізації конкретних заходів, спрямованих на їх розв’язання.

Література

1. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України / Д. Прейгер // Економіка України. – № 6 (571). – К.: Преса України., 2016. – 323 с.

2. Транспорт і зв’язок України – 2009. – [Статистичний збірник] / за ред. Н. С. Власенко. – К., 2010. – 290 с.

3. Соколи І. Цивільна авіація України: тенденції, перспективи, пріоритети / І. Соколи, О. Олейникова // Економіст. – 2015. – № 5. – С. 574.