

розмірі 100 млн. дол. без жодних витрат з бюджету України. Також готувалась аналогічна схема захисту для численних іноземних партнерів, що бажають співробітничати з підприємствами високотехнологічного сектора України [2].

Отже, для подолання проблем у космічній галузі потрібно вирішити наступні проблеми: 1) неефективне використання наявних ресурсів підприємствами галузі; 2) нестача оборотних коштів, дешевих кредитів для розвитку підприємств; 3) неефективне використання власних технологій; 4) наявність істотних політичних і фінансових ризиків для іноземних інвесторів; 5) відсутність достатнього досвіду та знань у сфері менеджменту, маркетингу, фінансів, права і сучасних ринкових відносин [3].

Література

1. Космічна промисловість [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Космічна_промисловість

2. Космос і ми [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ain.ua/2016/08/08/kosmos-i-my-cho-predstavlyaet-soboj-kosmicheskaya-otrasl-ukrainy-i-est-li-v-nej-mesto-dlya-innovacij>

3. Розвиток ракетно-космічної промисловості України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/astronom/25806/>

УДК 347.823.21(043.21)

Вова В. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Тимченко А. П., к.ю.н., доцент

ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «БОРИСПІЛЬ»

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» є найбільшим і найпотужнішим в Україні. Він забезпечує близько 60% авіаційних пасажирських перевезень, щороку обслуговує понад 8 млн. пасажирів.

Під час бурхливого розвитку реактивної авіації зросли вимоги до якісної інфраструктури. Перед керівництвом УРСР та цивільної авіації постало питання будівництва потужного аеропорту, здатного обслуговувати літаки вагою понад 100 тон. Як варіант розглядалася реконструкція аеропорту в Жулянах, проте було вирішено будувати новий аеропорт поблизу комплексу військово-повітряних сил у Борисполі. Такому рішенню сприяло вигідне розташування

аеропорту (наявність там автомобільного шосе, відповідної злітно-посадкової смуги з твердим покриттям, та можливість тимчасового, спільного із військовими, базування). У травні 1959 Радою Міністрів СРСР була прийнята Постанова про створення на базі військового аеродрому «Бориспіль» аеропорту Цивільного повітряного флоту «Київ» [1, с. 30] і зобов'язала забезпечити його сучасними літаками, наземним обладнанням та радіотехнічними засобами.

30 червня 1959 року був підписаний Наказ про створення аеропорту. 7 липня 1959 екіпаж Московського управління цивільної авіації здійснив перший рейс на Ту-104 за маршрутом Москва-Київ-Москва. Під час першого рейсу на борту було 100 пасажирів (переважно авіакерівники і журналісти) та 1600 кг вантажу. З 10 липня цього ж року рейси Ту-104 стали регулярними.

У 1963 році був організований Бориспільський об'єднаний авіазагін, до якого ввійшли аеропорт «Бориспіль» та льотний авіазагін № 208. У 1971 році у складі Бориспільського об'єднаного авіазагону був організований другий льотний загін – № 222. Станом на 1974 рік льотний загін № 208 складався з трьох авіаескадриль турбореактивних літаків Ту-134 і Ту-104, а льотний загін № 222 – з двох авіаескадриль турбогвинтових літаків Іл-18 та авіаескадриль літаків Ту-154.

20 травня 1965 року був відкритий новий Бориспільський аеровокзал. Аеропорт був обладнаний для автоматизованої посадки літаків за мінімального значення висоти нижньої межі хмар і горизонтальної видимості, при яких можливе виконання злетів, посадок і польотів за маршрутом. Щороку кількість пасажирів стрімко зростала. Це зумовило необхідність будівництва нової злітно-посадкової смуги, яка була відкрита у 1971 р. У 1982 р. розпочалося будівництво центру системи управління повітряним рухом в Україні «Стріла». Вона значно полегшила роботу диспетчерів, екіпажів літаків та покрила практично всю територію України. До 1990 року аеропорт «Бориспіль» мав найкращі виробничі показники серед аеропортів України. Криза, що була спричинена розпадом Радянського союзу, не могла не вплинути на діяльність аеропорту. Кабінет міністрів України видав Постанову, яка мала історичне значення для реконструкції аеропорту «Бориспіль» [2]. Це надало значного поштовху для розвитку підприємства; 11 березня 1993 р. аеропорт «Бориспіль» отримує статус державного міжнародного аеропорту. Більше того згідно наказу Міністра транспорту України на базі «Бориспільського авіапідприємства» було створено «Державний міжнародний аеропорт Бориспіль».

У 1995 р. було відкрито термінал С для обслуговування VIP-пасажирів. У 1998 р. Президент Ради Міжнародної цивільної авіації ICAO доктор Ассад Котайт офіційно підтвердив статус аеропорту як навчального центру з авіаційної безпеки ICAO (на сьогоднішній день цей підрозділ аеропорту є одним з 21 подібних центрів у світі).

До 10 річниці Незалежності України було реконструйовано злітно-посадкову смугу №1. Кошти залучили від Європейського банку реконструкції та розвитку. До речі, це був перший кредит ЄБРР для України. Попередня злітно-посадкова смуга, яка була розрахована на лайнери вагою до 47 т, тепер може приймати будь-які типи повітряних суден. Злітно-посадкова смуга №1 відповідає вимогам ICAO категорії III А.

21 вересня 2010 р. було відкрито новий термінал F, пропускна спроможність якого за годину складає 900 пасажирів на виліт та 900 – на приліт. Розвиток підприємства на цьому не зупиняється. 28 травня 2012 року відкривається найбільший в Україні пасажирський термінал D з пропускною спроможністю 3000 пасажирів на виліт та 3000 – на приліт.

Під час Євро-2012, в день проведення фінального матчу в Києві, аеропорт «Бориспіль» встановив новий рекорд – обслужив 630 рейсів. Загальна кількість пасажирів, які скористалися послугами аеропорту, склала близько 40 000 осіб (попередній рекорд був встановлений у 2008 році – тоді аеропорт прийняв 423 рейси). Сьогодні Міжнародний аеропорт «Бориспіль» обслуговує близько 8 мільйонів пасажирів на рік, що складає більше 50% всіх українських авіап перевезень.

З даних фактів можна зробити висновок, що «Бориспіль» був, є і буде провідним аеропортом авіаційної інфраструктури України та закріплює позиції провідного авіаційного вузла Східної Європи.

Література

1. Вовк О.М. Економічні фактори формування пропускної здатності аеропорту / О.М. Вовк, О.Є. Беспам'ятних // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2013. – Вип. 37. – С. 30-34.

2. Про заходи щодо реконструкції та розширення аеропорту «Бориспіль»: Постанова Кабінету міністрів України від 10.09.1993 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/721-93-%D0%BF>