

Варакута Л.В., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Миронець О.М., старший викладач

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У наші дні кількість авіаційних перевезень має тенденцію до зростання. Попит на повітряні перевезення пасажирів, багажу та вантажу є значним зважаючи на високу потребу та зручність використання цього виду транспорту як для бізнес цілей, так і з туристичною метою. Україна як авіаційна держава є активним учасником світових модернізаційних процесів у галузі повітряного транспорту, які зачіпають, як економіко-технічні, так і юридичні аспекти. Зважаючи на це, дослідження сучасного стану розвитку національної авіаційної сфери не втрачає своєї актуальності.

Авіаційний транспорт – один із наймолодших видів сполучення, володіючи перевагами та недоліками, усе одно є найбезпечнішим видом транспорту. Перевагами даного виду перевезень 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. У той же час, серед недоліків авіаперевезень відзначаються: висока собівартість, найвищі тарифи серед інших видів транспорту, висока капіталомісткість, матеріалоемність та енергоємність перевезень, залежність від метеорологічних умов [1, с. 114].

Пропускна спроможність аеропортів України на сьогодні зросла, зважаючи на те, що наша держава намагається розвивати авіаційну галузь відповідно до світових вимог, забезпечуючи належні заходи авіаційної безпеки в аеропортах міжнародного значення. Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України, міжнародний аеропорт – визначений державою на її території аеропорт для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, у якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені законодавством [2].

Повітряні перевезення мають свою специфіку. 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: висока технічна і експлуатаційна швидкість руху, що дає змогу виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий проміжок часу. Також 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. Варто відмітити, що на рівень комфорту також впливає якість обслуговування при здійсненні пасажирських перевезень. За конструкцією сучасні літаки забезпечують значні зручності подорожуючим, а також 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, с. 221].

Для покращення роботи українських аеропортів урядом України була розроблена Державна цільова програма розвитку аеропортів на період до 2023 року. Її метою є задоволення потреб держави у забезпеченні постійного та якісного розвитку авіаційної галузі, відповідності українського авіаційного транспорту міжнародним стандартам, а також надання Україні статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування та ефективного управління державним майном. У результаті виконання Програми передбачається: збільшення загального пасажиропотоку до рівня 24,3 млн. пасажирів до 2023 року (більш як удвічі порівняно з 2015 роком); збільшення пропускної спроможності аеропортів удвічі, а також приведення рівня надання послуг в аеропортах у відповідність з міжнародними стандартами; зменшення часу на наземне обслуговування кожного повітряного судна до 35-40 хвилин; підвищення удвічі транзитного потенціалу головного міжнародного авіаційного транспортного вузла держави як запоруки успішного розвитку аеропортів; активізація державно-приватного партнерства з утримання та експлуатації аеропортів та створення сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі; розвиток неавіаційної діяльності аеропортів до 40 відсотків загальних доходів аеропортів; збільшення частки авіаційних перевізників, що працюють за моделлю «лоукост», до 30 відсотків

загального ринку авіаційних перевезень; створення не менш як 1000 додаткових робочих місць [3].

Отже, на підставі вказаного вище, можна зробити висновок про активну позицію України у розвитку національної авіаційної галузі. Незважаючи на кризові політико-економічні фактори в нашій державі, модернізація вказаної сфери є одним з пріоритетів подальшого розвитку нашої країни. Не позбавлена уваги у цьому сенсі і потреба посиленого правового регламентування повітряних перевезень та забезпечення належного функціонування повітряної галузі в цілому, що підтверджується, зокрема, наявністю Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року.

Література

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

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. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/126-2016-%D0%BF>

УДК 656.71 (477.62) (043.2)

Вионг Т.Т.Х., студентка,
Наконечна Я.О., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ДОНЕЦЬКИЙ АЕРОПОРТ: ІСТОРІЯ ГЕРОЇВ

Донецький аеропорт має своє історію створення, розвитку і загибелі, яка включає в себе не тільки сам аеропорт, а й людей, які ціною власних життів намагалися захистити майбутнє України.

У 1933 році він мав назву «Сталіно». Саме тоді й був здійснений перший рейс Аерофлоту «Сталіно – Старобільськ».

У 2011 році відповідним рішенням Кабінету Міністрів України аеропорту було присвоєно ім'я композитора Сергія Прокоф'єва. Цього ж року на його території була побудована вежа – 45-метрова конструкція, яка забезпечувала видимість всієї злітно-посадкової смуги.