

Тюбай А.В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Рибікова Г.В., к.ю.н., доцент

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІДПРИЄМСТВ АВІАБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

Розвиток авіації та авіабудування посідає одне з найпочесніших місць серед досягнень будь-якої держави. Недостатньо просто мати у власності низку повітряних суден. Важливою ознакою науково-технічного прогресу держави є можливість створення нових та удосконалення вже наявних екземплярів повітряної авіації, забезпечення запчастинами та матеріалом для їхньої експлуатації, високий рівень знань фахівців, які працюють у цій галузі.

На жаль, протягом останніх п'яти років в Україні не спостерігалось серійного виробництва літаків. Причиною гальмування розвитку авіабудування та будь-якої галузі науки є наявність проблем всередині та ззовні держави, без вирішення яких, неможливо приділяти увагу науково-технічному прогресу.

Зважаючи на актуальність даної проблеми, 27 листопада 2019 року було проведено «круглий стіл», на якому був обговорений стан та перспективи підприємств авіабудування в Україні.

Як зазначають організатори, в усіх авіаційних державах світу, до яких належить й Україна, авіаційна промисловість через високу додану вартість здійснює вагомий внесок у зростання ВВП цих країн. Сьогодні авіабудівна галузь, створюючи сучасні літаки, двигуни, обладнання, здатна формувати в світі імідж України, як розвинутої індустріальної держави [1].

Погоджуємось із думкою Р. Коржа, заступника генерального директора з питань авіабудування та ракетобудування ДК «Укробонпром», слід більше уваги приділяти авіабудуванню, адже саме ця галузь може принести нашій державі серйозні доходи та підвищити її імідж серед країн світу.

Варто звернути увагу на те, що підприємства не отримують інвестицій з боку уряду. Адже будь-яке наукове відкриття, потребує ряду експериментів та перевірок, забезпечення яких у фінансовому плані не поступається обслуговуванню повітряного судна.

Так, О. Донець, директор ДП «Антонов», вказує про відсутність не лише фінансування, а й державного замовлення [1].

Отже, можна зробити висновок, що держава недостатньо зацікавлена в розвитку авіабудування.

О. Бондар, керуючий партнер «ECOVIS Бондар та Бондар», вважає, що відсутність послідовного бачення регулювання авіаринку є основною проблемою. Він також зазначає, що підписання Угоди про спільний авіаційний простір (САП – далі по тексту) між Україною та ЄС – великий плюс для нашої держави. Проте в Угоді про САП існує нерівність з боку ЄС. Українські авіаперевізники не отримали п'ятої та восьмої свобод, а також є інші обмеження [2].

Важливою складовою галузі повітряної авіації є підготовка фахівців. Відсутність тренажерів та необхідного устаткування призводить до подорожання підготовки не лише пілотів, а усіх видів професій, пов'язаних з повітряним судном. Зниження навиків екіпажу провокує неправильний аналіз ситуації та алгоритм дій в складних метеоумовах та аварійних ситуаціях. Недостатня оснащеність приладами для виявлення вибухових речовин та інших матеріалів, які можуть потрапити на борт, аеродром чи аеропорт та вищезгадані чинники знижують безпеку польотів авіації [3]. НАУ робить рішучі кроки у розвитку цього напрямку.

8 липня 2020 року уряд актуалізував Стратегію відродження авіабудування [4]. Завдяки цьому планується створення сучасних центрів базового технічного обслуговування, ремонту авіаційної техніки українського виробництва та її сертифікації за міжнародними стандартами та інше.

Не варто стверджувати, що в Україні відсутні новітні технології. У їх відсутності була звинувачена одна з провідних у світі корпорацій з розробки, виробництва, ремонту та сервісного обслуговування авіаційних газотурбінних двигунів для літаків та вертольотів, а також промислових газотурбінних установок – «Мотор Січ» [5].

Аналіз показує, що рівень підприємств, які спеціалізуються на авіабудування не задовільний. На нашу думку, в галузі авіації спостерігаються такі проблеми як порушення норм експлуатації, а й, у подекуди в прямому сенсі знищення повітряних суден.

Переконані, що в Україні є можливість розвинути та піднести авіабудування на високий рівень, підтримувати в належному стані техніку, удосконалювати її, робити відкриття в цій сфері та самостійно конструювати літаки та вертольоти. Це все реально за умови розвитку. З кожним роком ми втрачаємо цю можливість. Дуже сумним залишається той факт, що за останні 20 років не спостерігалось дійсно вагомих відкриттів, а стан повітряних суден лише погіршується. Безперечно такі підприємства, як «Мотор Січ» заявляють усьому світу про науково-технічні можливості нашої

держави, бажано, щоб в майбутньому кількість таких підприємств зросла, а разом з ними з'явилися нові види повітряних суден, розроблені на території України.

Література

1. Укрінформ. Мультимедійна платформа іномовлення в Україні. URL: <https://bit.ly/375qSsJ>
2. Юридична газета online. Всеукраїнське професійне юридичне видання / Повітряні перспективи України. URL: <https://jur-gazeta.com/interview/povitryani-perspektivi-ukrayini.html>
3. Авиационный портал. Сервис и технологии. Проблеми розвитку авіаційних послуг у цивільній авіації України. URL: <https://avia.biz.ua/news/konkurs/2461-problemi-rozvitku-aviatsijnih-poslug/>
4. Урядовий портал. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади в Україні. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-aktualizuvav-strategiyu-vidrodzhennya-aviabuduvannya> (дата звернення: 12.10.2020).
5. Мотор Січ. Матеріал з Вікіпедії – вільної енциклопедії. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Мотор_Січ (дата звернення: 12.10.2020).

УДК 340:203:35.073.537 (043.2)

Тюбай А.В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Миронець О.М., к.ю.н.

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПОНЯТТЯ ТА ПРИЧИН АВІАЦІЙНИХ КАТАСТРОФ

Комерційні перевезення пасажирів, їх багажу та вантажу за допомогою авіаційного транспорту вважається найбезпечнішим та найшвидшим. Незважаючи на ряд переваг, у випадку авіаційних подій та інцидентів перевезення повітряним транспортом посідають чи не найперше місце за кількістю жертв. У зв'язку зі зростанням кількості таких подій, теоретико-правові аспекти авіакатастроф та юридичної відповідальності за них не втрачають своєї актуальності для наукових досліджень.

Так, відповідно до п. 49 ст. 1 розділу I Повітряного кодексу України (далі по тексту – ПК України), катастрофа – авіаційна подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі або зникнення безвісти когось із пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб, а також у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час: а) перебування у цьому повітряному судні; б) безпосереднього зіткнення з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи частини, що відокремилися від цього повітряного