

Література

1. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. – К.: Ірпінь: ВТФ «Перун», 2003. – 1440 с.
2. Загальна теорія держави і права: підруч / [М.В. Цвік, В.Д. Ткаченко, Л.Л. Рогачова та ін.]; за ред. М.В. Цвіка. – Х.: Право, 2002. – 432 с.
3. Общая теория государства и права: Академический курс: В 2-х т. – Т. 2. Теория права / под ред. М.Н. Марченко. – М.: Зерцало, 1998. – 518 с.
4. Ігонін Р.В. Поняття адміністративно-правового забезпечення функціонування системи судів загальної юрисдикції / Р.В. Ігонін // Адвокат. – 2011. – № 1. – С. 38.
5. Корж-Ікаєва Т.Г. Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод неповнолітніх: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Т.Г. Корж-Ікаєва. – К., 2008. – 17 с.
6. Ієрусалімова І.О. Механізм адміністративно-правового забезпечення прав і свобод людини та громадянина: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / І.О. Ієрусалімова. – К., 2006. – 17 с.
7. Алфьоров С.М. Адміністративне право. Загальна частина: навчальний посібник / С.М. Алфьоров. – К.: ЦУЛ, 2011. – 216 с.
8. Тацішин І.Б. Адміністративно-правове забезпечення інформаційних відносин в галузі реклами: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / І.Б. Тацішин. – Львів, 2009. – 18 с.

УДК 656.71(477)(043.2)

Варакута Л. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ «МАЛИХ АЕРОПОРТІВ» В УКРАЇНІ

Авіаційна діяльність є важливим перспективним напрямком та стратегічною галуззю національної економіки держави. Саме її ефективне функціонування, що ґрунтується на правовій основі, має стати передумовою стабілізації роботи її структурних складових як в розвитку та здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, так і в задоволенні потреб внутрішнього ринку та захисті національних інтересів України.

Світова сучасна практика та досвід стосовно сертифікаційної придатності та розвитку інфраструктури аеропортів досягається обсягом пасажиропотоку від 2 млн на рік [7]. Цим умовам в Україні відповідає «Міжнародний аеропорт Бориспіль» (окремо), аеропорти «Дніпропетровськ», «Київ», «Запоріжжя», «Одеса», «Львів»,

«Харків» (сукупно). Обсяг пасажиропотоку «Міжнародного аеропорту Бориспіль» становив в 2013-2016 рік відповідно 7,9 млн; 6,9 млн; 7,2 млн; 8,6 млн [3]. Інші аеропорти («Вінниця», «Кривий Ріг», «Полтава», «Рівне», «Суми», «Тернопіль», «Ужгород», «Херсон», «Черкаси», «Чернівці») ледь набирають загальну кількість 1,1 млн чоловік на рік. Тобто з цих даних, ми можемо побачити, що малі аеропорти в Україні діють не в повному обсязі свого призначення.

Якщо говорити про класифікаційну єдність у визначенні типів аеропортів цивільної авіації у державі, то вона практично відсутня. Більшість країн на теренах СНД в основу покладає експлуатаційні ознаки аеропортів, тобто в основу даної класифікації покладено річний обсяг пасажирських перевезень (сумарна кількість усіх пасажирів, які прилітають і відлітають, включаючи пасажирів транзитних рейсів); призначення аеропортів, що відображає їх адміністративно-територіальне розташування і характер перевезень. Як відомо, аеропорт – комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання [4].

Умовно аеропорти можна виділити в 2 групи – перспективні та умовно-перспективні. До групи останніх відносять «Малі аеропорти» – аеропорти в регіонах, що потребують реконструкції для виконання внутрішніх цивільних та деяких військових потреб. Саме умовно-перспективна група «малих аеропортів» потребує найбільш ретельної уваги та правового регулювання. У ній поєднані аеропорти місцевого значення, що розташовані в обласних, великих промислових та рекреаційних зонах, здатні приймати внутрішні та деякі міжнародні рейси.

У цьому розділі ми маємо потенціал та достатню кількість таких аеропортів, які, на жаль, не мають і третини середньо державного пасажиропотоку: Полтава, Рівне, Суми, Тернопіль, Чернівці, Херсон. Вони поєднані та здійснюють свою діяльність у рамках Асоціації «Аеропорти України» [6]. Стан їх аеродромів, аеродромних споруд, обладнання та інфраструктури не в змозі витримувати міжнародну конкуренцію. Діючі державні програми («Програма підготовки та проведення фінальної частини Євро 2012», Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів; Міністерством інфраструктури України спільно з Командою підтримки реформ та Міністерством Фінансів США ініційовано проект щодо реконструкції злітно-посадкової смуги в міжнародному аеропорту Одеса) є

короткотерміновими або середньо термінові та спрямовані на забезпечення покриття поточних витрат.

Пріоритети розвитку транспортної інфраструктури в залізничній та автомобільній галузях в існуючих економічних умовах лишили поза увагою малу авіацію. Відомо, що Україна займає 103 місце у світі за напрямом авіаційної інфраструктури [7]. Фактично з існуючих до 1991 року 50 аеропортів залишилось 22 [1]. Та лише 2/3 за умови реконструкції та переоснащення підлягатимуть подальшому конкурентному використанню. У той же час, можливо стверджувати про те, що вони можуть стати найперспективнішими в найближчі роки.

Міжнародна рада аеропортів визначає Україну як найбільш розвинений ринок – приріст пасажиропотоку в 1 кв. 2017 року склав 36%. Наявний потенціал, збільшення світового інтересу до України, виконання умов безвізового режиму, відкриває та вимагає відповідний рівень обсягів перевезень, рівня авіаційної безпеки і стану аеропортів. Концепція Державної програми розвитку аеропортів конкретизує мету розвитку, інституції її реалізації, джерела та ресурси фінансування 50% за рахунок державних та місцевих бюджетів, 50% за рахунок інвестиційної складової [2]. 61% наших аеропортів мають муніципальну форму власності, 10% – державну та 29% – змішану. Щодо європейської практики в сфері розподілу, то державна власність становить до 59%, а приватна складова – від 15,8%. Тобто, як ми бачимо, вказані дані, розкривають джерела фінансування у цій сфері та визначають розподіл фінансування на певні види витрат.

Державна регламентація та інвестиційна складова щодо розвитку діяльності аеропортів є сталою, а зростання та збільшення неавіаційної складової розвитку залежить від самих аеропортів і потребує уваги. Оренда, роздрібна торгівля, кейтеринг, послуги бізнес-конференцій, приватне обслуговування техніки, готелі, розваги, поштові та логістичні послуги як неавіаційні складові лягають на плечі самих аеропортів [3]. Це в свою чергу ускладнює ефективність роботи аеропортів.

Досвід в цьому – Сумська ОДА рішенням наради при голові ОДА від 29.03.2017 року створено робочу групу із представників обласної ради, міської влади м. Суми, Асоціації «Аеропорт України» для вирішення питання оптимізації роботи аеропорту «Суми» [5]. Як результат – сталою складовою за висновками роботи робочої групи стала організація розважальних польотів у місті та проведення шоу на території. Це зняло питання закриття аеропорту, збільшило його

інвестиційну привабливість. Функціонування вийшло на певний сталий напрямок утримання та напрямок розвитку авіації регіону.

Як висновок, можна стверджувати про те, що вирішення регулювання діяльності малих аеропортів можна розглядати в системі : визначення авіаційної галузі як перспективної та пріоритетної, подолання розрізненості та поєднання чинних стратегічних документів щодо її розвитку, приведення чинного законодавства у міжнародну відповідність, удосконалення моделі державного регулювання галузі з розмежуванням функцій, повноважень, фінансування та відповідальності (реалізація державно-приватного та інвестиційного партнерства).

Література

1. Державна авіаційна служба України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>

2. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon2.rada.gov.ua>

3. Міністерство інфраструктури України-Авіатранспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/content/statistichni-dani>

4. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

5. Рішення наради при голові Сумська ОДА від 29.03.2017 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.shans.com.ua>

6. Статут Асоціації «Аеропорти України» цивільної авіації ідентифікаційний код № 19127967 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aauca.org.ua>

7. Шульмейстер В. Аеропорти України: як не пролетіти над Парижем? [Електронний ресурс]. / В. Шульмейстер, К. Новіков, Я. Пилипчук // Дзеркало тижня. – 2017. – № 28. – Режим доступу: <http://www.dt.ua>

УДК 629.79: 929 (043.2)

Вітер Ю. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

УКРАЇНСЬКИЙ СОКІЛ ЛЕВКО МАЦІЄВИЧ

У січні 2017 року Україна відзначила 140-річницю з дня народження Лева Макаровича Мацієвича, видатного капітана інженера, конструктора підводних човнів, авіаносців і гідропланів,