

виявлених корупційних діянь, відсутність позитивного впливу на атмосферу запобігання таким фактам).

Ми пропонуємо додатково виділити причини виникнення корупції в органах виконавчої влади та місцевого самоврядування з позиції адміністративного права. Запропоновані причини можливо розділити на три категорії, в залежності від умов і проявів корупції як явища державного управління, що регулюється адміністративним правом: перша група причин – загальна або природня, вона зумовлена наявністю компетенції у управлінні та бажанням особи здійснити корупційне правопорушення з будь-яких причин та друга група причин не природня або специфічна – вона зумовлена виникненням ситуації, коли особою, що має компетенцію бажає отримати винагороду, за вирішення такого кола питань, що для неї не притаманні.

УДК 334.716:629.73(477):346.1(043.2)

Слободська І.А., старший викладач,
Казимова Л.Р., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ ТА ЇЇ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Авіаційна промисловість є одним із пріоритетних напрямів розвитку сучасної української економіки, тому необхідна державна, в тому числі правова, підтримка галузі.

Розвиток авіаційного підприємства має певну історію. У колишньому СРСР було створено систему виробництва й технічного обслуговування в більшості галузей народного господарства, до якої належала й галузь авіаційного транспорту. У період 1935-1960 рр. поступово відокремлювалась мережа авіаремонтних підприємств, котра в наступний час існує як система ремонту й технічного обслуговування авіаційної техніки [2].

В Україні за роки незалежності було прийнято невичерпну кількість нормативно-правових актів, що регулюють господарську діяльність авіаційних підприємств, але, на жаль, сьогодні питання їх ефективності вимагають комплексної оцінки і стану галузі і стану її господарсько-правового забезпечення.

За роки незалежності розвиток авіаційної галузі України гальмувався через відсутність спеціальної правової бази, як на рівні господарсько-правового забезпечення ефективного функціонування державного сектору економіки, так і на галузевому рівні, який вимагає певної систематизації

законодавчого регулювання, з тим щоб спростити застосування господарсько-правових засобів державного регулювання. Слід констатувати значне зростання уваги до авіаційного законодавства, до стану врегульованості господарських відносин у цій сфері, висловлюються різні пропозиції щодо його вдосконалення. Сучасне законодавство України з питань правового регулювання авіаційної промисловості досить суперечливе, внутрішньо неузгоджене, позбавлене системної єдності, правова база розвивається вкрай нерівномірно. Існують значні прогалини в законодавстві, прийняття менш важливих актів випереджає вихід важливіших, тобто здійснюються безсистемно і без комплексної оцінки їх впливу на галузь.

Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки.

Специфіка асортименту продукції українських авіазаводів, що історично склалася, виявляється в тому, що профільною продукцією для українських підприємств залишаються транспортні, а також пасажирські літаки для регіональних і середніх магістральних ліній. Це дозволяє українським виробникам розійтися по різних ринкових нішах з найбільшими світовими виробниками літаків. Однак саме ніша магістральних пасажирських лайнерів звичайно вважається найприбутковішою [4].

Однією з переваг України при виведенні своїх літаків на зовнішні ринки має стати розгалужена мережа підприємств, що займаються сервісним обслуговуванням і післягарантійним ремонтом літаків. Розташування цих заводів має стимулювати продажі наших літаків на віддалених ринках Південної Америки, Африки, Австралії. Саме розміщення своїх сервісних підприємств у країнах експлуатації техніки, максимальна їх близькість до покупців мають усунути деяку слабкість конкурентних позицій України на ринку регіональних і середньомагістральних літаків.

Господарське законодавство, зокрема ГКУ, встановлює основні господарсько-правові засоби впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Універсальною правовою формою впливу держави на економічні відносини згідно з ГКУ є формування стратегії і тактики її економічної політики.

З виникненням нагальної потреби у прийнятті нової Державної комплексної програми розвитку авіаційної промисловості України, була схвалена Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року.

Слід зазначити, що в Господарський кодекс України закладено механізм реалізації державою економічної політики. Так, згідно зі ст. 9 ГКУ правове закріплення економічної політики здійснюється шляхом визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики, у прогнозах і

програмах економічного і соціального розвитку України та окремих її регіонах, програмах діяльності КМУ, цільових програмах економічного, науково-технічного і соціального розвитку, а також відповідних законодавчих актах [1].

Закон України «Про розвиток літакобудівної промисловості» створює певне поєднання формалізації змісту завдань держави в літакобудівній сфері та спеціального правового режиму господарської діяльності в ній, за рахунок якого і передбачається реалізувати поставлені завдання.

На сьогодні в Україні гостро стоїть питання грамотного об'єднання підприємств літакобудівної промисловості. Отже, спочатку було створено державну корпорацію «Національне об'єднання «Антонов»», потім корпорація стала державним авіабудівним концерном «Авіація України», і згодом концерн «Авіація України» перейменують на концерн «Антонов». У зв'язку з цим виникає суспільна потреба в аналізі ефективності тих господарсько-правових конструкцій, які пропонуються для активізації літакобудування в Україні, і прогностичних дослідженнях щодо перспектив трансформації одних конструкцій на інші, більш відповідні вимогам сучасного конкурентного середовища [3].

Література

1. Господарський кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 436-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/436-15>
2. Астапова Г.В. Організаційно-економічний механізм корпоративного управління авіапідприємством на основі права трудової власності: монографія / Г.В. Астапова. – К.: НАУ, 2006. – 244 с.
3. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення [Електронний ресурс] / Ю. Г. Бронова // Юрист України. – 2014. – № 1. – С. 67-74. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/uy_2014_1_11
4. Авіаційна і аерокосмічна промисловість України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html>

УДК 341.215.2(043.2)

Хом'яченко С.І., к.ю.н., доцент,
Волкова С.Б., студентка,

Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ІСТОРІЯ ЧИКАЗЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ, ЇЇ ЗАДАЧІ НА МОМЕНТ СТВОРЕННЯ ТА РОЛЬ У СУЧАСНОМУ СВІТІ

На сьогоднішній день повітряний простір регулюється рядом нормативно правових актів, але до Другої Світової Війни, дві міжнародні