

Клеменюк А.О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

ДРУГИЙ КРОК МРІЇ: СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ «ЛІНІЙКИ АНТОНОВА»

Значний потенціал авіаційного транспорту в галузі стратегічних перевезень дозволив «Антонову» повернутися у велику авіабудівну лігу. Завдяки державній підтримці, яка здійснюється відповідно до положень Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості», Державне підприємство (далі – ДП) «Антонов» є одним із стовпців розвитку авіаційної промисловості [1].

Один із останніх своїх рейсів «Мрія» здійснила до Австралії, куди доправляла потужний генератор із Чехії. В австралійському аеропорті «Перт» приземлення українського літака викликало ажіотаж: перед прибуттям «Мрії» декілька тисяч глядачів зібралися на спеціальних оглядових майданчиках і біля огорожі аеропорту. Після цього Президент України Петро Порошенко доручив ДП «Антонов» вивчити попит на літаки у світі й добудувати другий Ан-225 «Мрія».

30 серпня 2016 р. ДП «Антонов» та китайська компанія Airspace Industry Corporation of China (Корпорація авіаційної промисловості Китаю, АІСС) підписали Угоду про співробітництво за програмою Ан-225. Таким чином сторони висловили наміри у довгостроковому співробітництві, яке передбачає на першому етапі побудову другого модернізованого екземпляру літака Ан-225 «Мрія» в ДП «Антонов» і поставку компанії АІСС. На другому етапі ДП «Антонов» спільно «АІСС» планується виробництво Ан-225 в Китаї.

Угода, підписана з українським державним підприємством «Антонов», не передбачає передачу прав власності та технічної документації. Йдеться про взаємовигідну співпрацю України та Китаю.

Компанія отримує непоганий прибуток і за мірками українських держпідприємств живе добре. Однак основні доходи — не від розробки чи будівництва, а від перевезень. В даний час основний повітряний флот компанії складається з 7 літаків Ан-124-100 Руслан, 1 Ан-225 «Мрія» та 1 Ан-22 «Антей».

Ан-225 Мрія – найбільший і найпотужніший у світі транспортний літак, створений київським Конструкторським бюро імені Антонова в кінці 80-х років минулого століття. За багатьма параметрами Ан-225 є унікальним – офіційно літаку належить 240 рекордів, за що його було занесено до Книги рекордів Гіннеса. Зокрема, це найважчий літак, який

будь-коли піднімався у повітря. Сьогодні «Мрія» існує в єдиному екземплярі. Його було створено в першу чергу для потреб радянської космічної програми в частині транспортування вантажів, зокрема, космічних кораблів багаторазового використання «Буран» і компонентів ракетної системи «Енергія» [2].

Зараз повітряне судно використовується винятково для перевезення нестандартних вантажів. Через гігантські розміри машину в більшості випадків недоцільно використовувати як стандартний транспортний літак. І часто замовники воліють винаймати інший літак «Антонова» – Ан-124 «Руслан».

Можливістю використання транспортних авіасуден з «лінійки Антонова» цікавляться різні місцеві урядові та комерційні організації. Цей напрям має практичне застосування, адже ми перейшли вже до перших конкретних кроків з імплементації можливості співпраці з іноземними партнерами. Що стосується співробітництва, то воно може мати різні форми – це і послуги з авіаперевезень, як внутрішніх, так і міжнародних та фрахтування авіасуден.

В гонці за звання «найбільшого в світі громадянського вантажного літака» беруть участь Boeing і «Антонов». І поки «Антонов» може вважатися переможцем – але тільки технічно. Boeing 747-8F, найпомітніше судно в світовому авіаційному пантеоні, – лише другий за величиною транспортний літак у світі. Його вантажопідйомність – 140 тонн; цифра вражаюча, але в порівнянні з 250-тонною корисним навантаженням Ан-225 вона здається смішною. Ан-225, звичайно, набагато більше, ніж 747-4F, але в світі є тільки один подібний літак, і, як можна було сказати до недавнього часу, «більше таких не роблять» [3]. Порівняльна характеристика велетнів авіаційної промисловості є досить суттєвою, адже наші «Мрії» створюють потужну конкуренцію у сфері авіаційних перевезень.

ДП «Антонов» відкриває для себе нові горизонти. На початку 2016 року Департамент транспорту США надав «Авіалініям Антонова», авіатранспортному підрозділу ДП «АНТОНОВ», дозвіл на виконання чартерних вантажних авіарейсів до або з США. Таке рішення обумовлене Угодою про вільний повітряний простір між Україною та США. Це дає можливість українській авіакомпанії перевозити літаками Ан-124-100, Ан-225, Ан-22 вантажі, які можуть бути завантажені в В747 (палети, 20-футові контейнери, максимум 3 за рейс), нарівні з американськими авіаперевізниками. В той час, як українські Ан-124-100 – 12 таких контейнерів за рейс, а Ан-225 – 15 контейнерів. Виключення складають каботажні рейси – перевезення всередині країни.

Угоди, які укладає Україна із іноземними партнерами сприятимуть відкриттю нових перспектив для подорожей, торгівлі, підвищення ефективності праці, створення нових робочих місць та економічного

зростання. Вони служитимуть для забезпечення відсутності адміністративного впливу держави на рішення комерційних авіакомпаній щодо маршрутів польотів, пропускну здатності, а також ціноутворення з метою надання ними більш прийнятних, зручних та ефективних послуг замовникам.

Література

1. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001 р. № 2660-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 50. – Ст. 261.

2. Єрмаков В. Прощай, «Мріє»? Україна ризикує втратити статус ексклюзивного виробника найбільшого літака у світі [Електронний ресурс] / Віталій Єрмаков // Finance.UA. – 2016. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/news/-/383683/proshhavaj-mriye-ukrayina-ryzykuye-vtratyty-status-eksklyuzyvnoho-vyrobnyka-najbilshogo-litaka-u-sviti>

3. Украина может лишит Boeing славы и денег [Електронний ресурс] // Insider.pro. – 2016. – Режим доступу: <https://ru.insider.pro/investment/2016-09-12/ukraina-mozhet-lishit-boeing-slavy-i-deneg/>

УДК 656.7.072/073(043.2)

Крук А.С., Лахай Є.С., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є.К., старший викладач

НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТУ

Одна з важливих проблем розвитку повітряного транспорту – це розробка більш потужних, сучасних та економічних літаків (АН-70, АН-140). Транспорт виступає найважливішою складовою економічного розвитку будь-якої країни, безперебійна робота якого забезпечує становлення і розвиток ринкових відносин. Дослідженням проблеми підвищення конкурентоспроможності авіаційного комплексу, як одного з провідних секторів економіки України займаються такі науковці як: В. Горбулін, Ю. Кулаєв, І. Соколи, М. Григорак, М. Новикова та інші.

Проблема вдосконалення аеропортів та технології їх роботи виникає в зв'язку з ростом перевезень і збільшення маси літаків, підвищенням рівня комфорту, економічність та безпеки. Безпека польоту залежить від систем управління повітряним рухом, спостереження за літаком і зв'язком з ним за допомогою радарів і радіозв'язку, а також бортових відповідачів. Особлива увага приділяється системі автоматизації посадки, як найбільш важливій та відповідальній операції [1, с. 163].