

формі листування з європейськими партнерами [4]. На мою думку, потрібно діяти більш масштабно, не чекаючи угоди.

Тож, приєднання України до спільного авіаційного простору (САП) з Європою дасть великий поштовх до позитивних змін в даній сфері. Переваги цієї угоди є вагомими та мають велике значення для майбутнього української авіації в цілому. Головне починати вже сьогодні, щоб бути конкурентоспроможними завтра.

Література

1. Гудима Р.Р. Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС: позитивні і негативні сторони. *Буковинська державна фінансова академія*. Буковина, 2017. С. 2–3.

2. Геєць І.О., Волох О.В. Європеїзація авіапростору України та підписання угоди про спільний авіаційний простір. *АЕРО – 2014. Повітряне і космічне право*. Київ, 2014. 295 с.

3. Міфи та реалії відкритого неба. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2017/12/14/7074981/> (дата звернення 10.04.2020).

4. Менше тяганини, більше напрямків: що дасть Україні «відкрите небо» з ЄС. URL: <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/menshe-volokity-i-bolshe-napravleniy-chto-dast-otkrytoe-nebo-s-es-1308042.html> (дата звернення 10.04.2020).

5. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 3.

УДК 347.82+656.7(043.2)

Концева М.Д., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Похиленко І.С., к.ю.н., доцент

АВІАЦІЯ – ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Євроінтеграційні тенденції зумовлюють інтерес до авіаційної діяльності в аспекті перспектив її подальшого розвитку. Вирішення цих завдань неможливе без регулюючого впливу держави. Тому Кабінетом Міністрів України 30 травня 2018 р. була схвалена Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Відповідно до цієї Стратегії з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу слід враховувати таку світову тенденцію, що притаманна транспорту як глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів [1, с. 21].

Існують різні підходи щодо визначення поняття авіація. Так, авіація –

це сфера діяльності людини, пов'язана з пересуванням у повітрі штучно створених літаків та інших літальних апаратів. У той час як українська радянська енциклопедія [2] авіацію (фр. aviation, від лат. avis – птах) розглядає як сферу діяльності людини, пов'язану з пересуванням у повітрі штучно створених літаків та інших літальних апаратів. Велика українська енциклопедія [3] під авіацією розуміє керований засіб пересування в атмосфері на літальних апаратах, важчих за повітря – літаках, вертольотах, планерах, безпілотниках, автожирах, конвертопланах та ін. Проте, найбільш вдале визначення надала Похиленко І.С., де під авіацією слід розуміти діяльність юридичних осіб будьякої організаційно-правової форми, спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів [4, с. 17].

Відповідно до ст. 32 Закону України «Про транспорт», до складу повітряного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомку, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден, інші підприємства, установи й організації, незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Державне управління авіаційним транспортом здійснює Державна авіаційна служба, відповідно до Положення затвердженого Постановою КМУ від 8 жовтня 2014 року № 520. Державна авіаційна служба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Слід відмітити, що Україна володіє значним потенціалом створення і виробництва авіаційної техніки. Авіаційний транспорт України об'єднаний у «Авіалінії України», до яких належать майже 30 авіазагонів, 100 аеродромів, а також підприємства з ремонту авіатехніки, приватні авіалінії. Існуючі виробничі потужності аеропортів дозволяють забезпечити перевезення до 60 млн. пасажирів та 182,5 тис. т. вантажів на рік. Звичайно Україна могла б бути конкурентно-спроможною, якби було досить велике фінансування саме в цій сфері.

За статистичними даними Департаменту фінансів та економіки Державіаслужби України зростання обсягів пасажирських авіаперевезень забезпечено, насамперед, за рахунок розвитку міжнародних і внутрішніх регулярних перевезень. Упродовж року, не дивлячись на ускладнення конкурентного середовища, українськими авіакомпаніями було розпочато

експлуатацію ряду нових міжнародних повітряних ліній. Загалом регулярні пасажирські перевезення виконували 11 українських авіакомпаній до 46 країн світу, за статистичними даними перевезено 4,7 млн.чол. (темپ зростання склав 8,5 відсотка). В той же час до України виконували регулярні польоти 55 іноземних авіакомпаній з 32 країн світу.

Авіаційний транспорт в основному перевозить пасажирів. Із здобуттям Україною незалежності зросла роль міжнародних перевезень. Відкрити повітряні лінії до США, Канади, Ізраїлю, Німеччини, Польщі, Австрії та інших країн. Обмежені обсяги паливно-мастильних матеріалів, зменшення польотів на короткі відстані, сучасна тарифна політика, а також розвиток мережі наземних видів транспорту зробили ряд місцевих аеропортів неперспективними, що призвело до закриття їх.

Підсумовуючи викладене, можна прийти до висновку, що в перспективі розвитку авіації головні позиції будуть займати повітряні перевезення. Останніми десятиліттями їх обсяг постійно зростає. Не дивлячись на те, що послугами цивільної авіації сьогодні користується лише невеликий відсоток населення, проте, можна зробити висновок, що пересування повітрям, максимально економить час. Тому, авіаційний транспорт відіграватиме дедалі більшу роль в житті нашого суспільства та взагалі цивілізації.

Література

1. Похиленко І.С. Класифікація авіаційної діяльності. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 4. С. 21-27.
2. Українська радянська енциклопедія: електронна версія видання. URL: <http://leksika.com.ua/ure/>
3. Велика українська енциклопедія. URL: <https://vue.gov.ua/Авіація>
4. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 3. С. 15-19.

УДК 349.6(043.2)

Костяна І. Ю., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОБІГУ ГЕНЕТИЧНО МОДИФІКОВАНИХ ОРГАНІЗМІВ В УКРАЇНІ

Обіг генетично модифікованих організмів (далі – ГМО) в Україні регулюється, насамперед, Законом України «Про державну систему біобезпеки при створенні, випробуванні, транспортуванні та використанні генетично модифікованих організмів» № 1103-V від 31.05.2007 р. (далі – Закон) [1]. Україна, як Сторона Картахенського протоколу про біобезпеку