

транспорту. Слід сказати, що страхування літальних апаратів має особливе значення для покриття збитків, заподіяних внаслідок страхової події. Необхідно, щоб особа, яка здійснює страхування звертала особливу увагу на умови процесу страхування, і цим самим забезпечувала інтереси осіб у разі настання страхових ризиків.

Література

1. Бігдаш В.Д. Методичні рекомендації щодо забезпечення самостійної роботи студентів з дисципліни «Страхування». Київ: МАУП, 2016. 53 с.
2. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 3. С. 15-19.
3. Руденко Л.С., Ротова Т.А. Страхування: навч. посібник. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2001. 400 с.
4. Осадець С.С., Артюх Т.М., Гаманкова О.О. Страхові послуги: підруч. Київ: КНЕУ, 2007. 464 с.

УДК 347.82:656.7(043.2)

Діль Ю.І., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Авіаційна галузь є однією з базових галузей економіки, що створює необхідні передумови для задоволення потреб населення у наданні авіаційних транспортних послуг та розвитку бізнесу. Та на сьогоднішній день авіаційна транспортна галузь України в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, а не за якістю. Разом з тим, спостерігається гостра конкурентна боротьба між державами за домінування на світовому ринку надання транспортних послуг. З таких реалій однією з найважливіших умов забезпечення конкурентоспроможності є саме інноваційний розвиток, що сприяє укріпленню позицій на світовому ринку [1, с. 256], зокрема, у сфері авіаційних послуг.

Стратегічною метою розвитку авіатранспортної галузі в Україні є, зокрема, задоволення потреб її інноваційного розвитку. Досягнення цієї стратегічної мети може бути забезпечено завдяки ефективному розвитку конкурентного середовища у транспортній галузі, досягненню передового рівня техніки і технологій, посиленню уваги до соціальних і економічних факторів [2, с. 31].

Сучасний розвиток авіаційного транспорту країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів ЄС, технічних

умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком авіаційно-транспортного комплексу України.

Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [3], прийнятої Урядом України, визначено перелік завдань, які необхідно виконати для розв'язання проблем у цій сфері, це, зокрема запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, в тому числі, удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі авіаційного транспорту, зокрема реалізації стратегічних проектів в авіації, модернізації та розвитку інфраструктури аеропортів та провайдера аеронавігаційних послуг України, в тому числі запровадження новітніх технологій віддаленого аеродромно-диспетчерського обслуговування (remote control tower) регіональних аеропортів з малими обсягами перевезень.

До нагальних завдань у цій сфері також потрібно віднести забезпечення правового врегулювання питання використання безпілотних літальних апаратів у повітряному просторі України та особливо - в районі аеропортів та аеродромів цивільної авіації; впорядкування правових, експлуатаційних та фінансових відносин між власниками аеродромів та їх фактичними експлуатантами, в тому числі в рамках проектів державно-приватного партнерства.

Актуальним питанням у процесі інноваційного розвитку авіаційного транспорту є створення сучасної інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження України для організації повітряного руху з урахуванням завдань України як члена Євроконтролю; запровадження технологій електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажних перевезень та пошти відповідно до всесвітньої програми «IATA-FIATA Air Cargo Program»; а також впровадження системи електронного документообігу під час здійснення авіаційних вантажних перевезень, в тому числі поширення кращого досвіду впровадження такої системи під час здійснення міжнародних авіаційних вантажних перевезень.

Отже, узагальнюючи, слід наголосити, що забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспортної галузі, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у авіатранспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду авіаційного транспорту України, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку галузі авіаційного транспорту,

прогнозовано призведе до вдосконалення та модернізації авіатранспортної галузі України, її конкурентоздатності та навіть домінуючих позицій на світовому ринку авіаційних послуг.

Література

1. Гринько Т.В., Максимчук О.С. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг. *Проблеми економіки*. 2015. № 1. С. 255-260.

2. Данилків Х.П., Горбова Х.В., Побурко О.Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України. Серія Економічна*. 2018. № 4. С. 31-32.

3. Про затвердження Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження КМУ від 30 трав. 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018> (дата звернення: 21.03.2020).

УДК 347.824.2(043.2)

Дроншкевич Є. О., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Поліщук І. В., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЮРИДИЧНИХ ОСІБ ЗА ВЧИНЕННЯ АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Цивільна авіація є невід'ємною складовою транспортної системи та займає важливе місце у розвитку держави. З появою дронів, безпілотних літальних апаратів та інших ноу-хау у сфері авіації, класифікація авіаційних об'єктів та їх технічно-матеріальна база значно урізноманітнілась, при цьому збільшилась і загроза для населення та навколишнього середовища. Це підтверджується статтею 1187 Цивільного кодексу України, у якій визначено, що джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [1].

Разом з тим, не тільки саме повітряне судно можна визначити як джерело підвищеної небезпеки, а й акти незаконного втручання, вчинені на його борту. Відповідно до Преамбули Пекінської конвенції 2010 року актом незаконного втручання є ті незаконні акти, що спрямовані проти цивільної авіації, загрожують безпеці осіб та майна, серйозно порушують повітряне сполучення, діяльність аеропортів та аеронавігації й підривають віру народів світу в безпечне та впорядковане функціонування цивільної авіації для всіх держав [2]. Додадок 17 до Чикагської конвенції 1944 року визначає акти незаконного втручання як акти або спроби вчинення актів,