

щення митного оформлення транзитну вантажів та пасажирів, збільшення швидкості транзиту, підбір найбільш вигідних маршрутів тощо.

На думку Міщенко А.В., на окремі елементи транспортного коридору розповсюджуються окремі спеціальні режими, оскільки для розвитку та нормального функціонування транспортного коридору необхідні такі невід'ємні складові спеціального режиму, як гарантії інвесторам, пільги, певні обмеження і заборони, а також додаткові підстави юридичної відповідальності [5, с. 169]. При цьому актуальності набуває спеціальний режим господарської діяльності, яка, як нами вказувалось раніше, є невід'ємною складовою транспортного коридору.

Таким чином, діяльність у рамках транспортного коридору є об'єктом впливу спеціального правовий режиму господарювання у транспортній галузі, який охоплює усі види транспорту, ґрунтується на гармонізації українського та міжнародного законодавства, діє на чітко визначеній території, має розвинуту й розгалужену систему обслуговування пасажирів, багажу й вантажів та потужну інформаційну мережу, у межах якого діють єдині правила і вимоги, що ставляться до водіїв, самих транспортних засобів, дорожнього покриття (для наземного транспорту), а також у межах якого діють особливі (пільгові) податкові, митні, інвестиційні та стабілізаційні політичні умови.

Література

9. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори // Економіст.– 2008.– №1.– С.50-57.
10. Новикова А.М. Україна в системі МТК.– К.: НІПМБ, 2008.– 493 с.
11. Погребицький М.Л. Роль транспорту та системи міжнародних перевезень у забезпеченні зовнішньої торгівлі держави // Держава та регіони.– 2006.– №2.– С.190-194.
12. Господарський кодекс України: Чинне законодавство зі змінами та допов.– К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2011.– 192 с.
13. Міщенко А. Транспортний коридор як організаційно-правова форма спеціального правового режиму / А. Міщенко // Вісник Академії правових наук України.– 2007.– № 4 (51).– С. 167-175.

УДК 351(043.2)

Слободська І.А.,
аспірантка,
Національний авіаційний університет
Понур Ю.С.,
адвокат,
Київська міська кваліфікаційно-дисциплінарна комісія адвокатури,
м. Київ, Україна

СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ

Новий, самостійний період розвитку галузі української цивільної авіації розпочався після проголошення державної незалежності України у 1991 р. та обрання нею політики ринкової економіки.

Нова доба в історії цивільної авіації України розпочалася зі створення у жовтні 1992 року державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укрaviaції, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації. Була дана свобода ініціативі, створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. Завдяки цьому авіації України вдалося уникнути повного краху в умовах різкого падіння обсягів перевезень на внутрішньому ринку, обмеженого правового поля для виконання міжнародних польотів.

У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО, у травні 1993 року прийняла власний Повітряний Кодекс та встановила повітряне сполучення з багатьма країнами світу [1, с. 118-119]. У рамках загальної адміністративної реформи в Україні, початок якої співпав з прийняттям України 15 грудня 1999 року у члени Європейської конференції цивільної авіації, відбувається послідовне реформування системи управління цивільною авіацією [3], що й відобразилося на положеннях Повітряного кодексу України, прийнятого 19 травня 2011 року.

Найбільшою проблемою було те, що в Україна не мала авіакомпанії, спроможної конкурувати з іноземними перевізниками. Міжурядові угоди про повітряні перевезення надали можливість Україні самостійно здійснювати прямі міжнародні авіаційні перевезення. Ці угоди передбачали паритетні умови праці для перевізників обох сторін. Але українські перевізники не могли конкурувати з такими авіакомпаніями, як "Люфтганза", "Ер Франс" та ін. Потрібно було створити українську авіакомпанію, яка б відповідала міжнародним стандартам. Нею стала авіакомпанія "Міжнародні авіалінії України" (МАУ).

Фундатором МАУ з боку України виступило державне об'єднання

"Авіалінії України", зарубіжним партнером – ірландська лізингова компанія GPA, яка передала Україні два літаки Боїнг-737-400 та фінансувала введення їх в експлуатацію. Внеском з боку України стало надання СП прав на обслуговування 30 найбільш напружених та конкурентоспроможних маршрутів у Західну Європу.

Кабінет Міністрів України 25 березня 1992 року видає постанову № 146 "Про створення Державної адміністрації авіаційного транспорту України", основним завданням якої стало створення системи державного регулювання авіаційної діяльності у нових умовах. А вже 25 листопада 1992 р. літак Боїнг-737-400 здійснив перший рейс до Лондона.

Незважаючи на економічні труднощі, жорстку конкуренцію, авіакомпанія МАУ успішно розвивається без суттєвої допомоги з боку держави. Невдовзі вона увійшла в трійку авіакомпаній світу за показниками надійності польотів на літаках типу Боїнг та стала першою у цивільній авіації України керуватися міжнародними стандартами наземного і бортового сервісу.

Авіакомпанія МАУ витримала економічну кризу 2008 року і успішно працює в складних сучасних економічних умовах, незважаючи на труднощі, які постають перед нею і перед іншими авіаперевізниками. Так більшість маршрутів авіакомпанії Аеросвіт, яка оголосила про своє банкрутство, перейшла саме до МАУ [4].

Протягом 20 років незалежності України центральному органу виконавчої влади з питань цивільної авіації неодноразово змінювали назву та завдання, а також змінювалось підпорядкування відомства та його керівництво [2].

Указом Президента України від 06.04.2011 №398/2011 затверджено Положення про Державну авіаційну службу України.

Нині Державна авіаційна служба України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України. Державіаслужба України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації.

Основними завданнями Державіаслужби є:

- внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
- реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору;
- здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації;

- організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації;
- сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень;
- регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху;
- організація авіаційних перевезень;
- сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації.

Література

1. Котляр М., Кульчицький С. Шляхами віків: Довідник з історії України / Котляр М., Кульчицький С.– К.: Україна, 1993 – 384с.
2. Назаренко А. Аналіз сучасних тенденцій в авіаційній галузі/ А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право.– 2007.– № 7.– С. 12-19.
3. Соколенко С. Авіація прискорює глобалізацію / С. Соколенко // Економіка України.– 2001.– № 2.– С. 67-75.
4. Банкрутство "АэроСвіта": хаос в українском небе. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://minfin.com.ua/2013/01/14/705622/>

УДК 340: 656.025.4 (043.2)

Собкова В.В.,
старший викладач,
Головко С.Г.,
к.і.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

СУЧАСНИЙ СТАН ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУБ'ЄКТІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науководослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та ор-