

and outer space is determined at a height of 80 to 140 km, the minimum perigee of orbits of artificial space objects.

In summary, we should note the existence of theoretical and practical requirements of definition of notional boundary between air and outer space. Currently, regulation done by traditions and customs that concern space-delimitation does not have a universal character. It seems that the problem of delimitation of air and space should be accepted by international legal norms on the basis of contractual consensus of states. It is important to do this by relying on generally defined principles and norms of international air and space law and national legislation of the sovereignty, territorial integrity and national security of the state. Securing the international legal norms concerning the delimitation of air and space will contribute, in particular, to the progressive development of international space law.

References

1. Словарь международного космического права / под ред. В. С. Верещетина. – М.: Междунар. отношения, 1992. – С. 32-33.

2. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 12.12.1959 № 1472 (XIV) Международное сотрудничество в области использования космического пространства в мирных целях [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/RES/1472\(XIV\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/RES/1472(XIV)).

3. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 19.12.1966 № 2222 (XXI) Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/RES/2222\(XXI\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/RES/2222(XXI))

УДК 346.241 (043.2)

Ніколаєнко Т. Б., к.ю.н., доцент,
Національна академія Державної прикордонної
служби ім. Б. Хмельницького, м. Хмельницький
Гавриленко П. Ю., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

МОНОПОЛЬНЕ СТАНОВИЩЕ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА АВІАЦІЙНОМУ РИНКУ УКРАЇНИ

Сьогодні в Україні у зв'язку зі складною політичною та економічною ситуацією посилюються процеси монополізації в авіаційній транспортній галузі. Ці процеси негативно впливають, як на розвиток регіональних транспортних вузлів, так й транспортної системи в цілому, а також на

соціально-економічний розвиток регіонів країни. Галузь авіаційного транспорту є другою за рівнем монополізації в Україні після галузі видобутку та переробки нафти, щоб здолати цю монополію необхідні значні зусилля з боку влади та суспільства.

На ефективність боротьби з монополістами негативно позначається той факт, що українське законодавство, на відміну від законів США, не визначає як порушення монопольне становище авіакомпанії де-факто [2, с. 11].

Запровадження програми Відкритого неба в Україні може стати дієвим інструментом у боротьбі з різними монополіями в авіаційній галузі, як-от: монополія на авіаційні перевезення, монополія на постачання авіаційного палива, монополія на надання аеронавігаційних послуг, надання різних видів хендлінгового обслуговування та інші. Програма «Відкрите небо» обумовлює рівну конкуренцію на ринку авіаційних перевезень, а вітчизняні перевізники значно поступаються західним як за рівнем сервісу, так і за рівнем оптимізації виробничо-фінансових показників, рівнем матеріально-технічної бази, системою управління, системою контролю якості й т.д. Для пасажирів ця програма вигідна зменшенням тарифів на авіаперевезення [3, с. 154].

У свою чергу продовження та посилення процесів монополізації в діяльності авіаційній транспортних підприємств приведе до негативних наслідків, як-от для ефективного техніко-економічного та технологічного розвитку авіатранспортної галузі, так й для техніко-технологічного та соціально-економічного розвитку України як промислової країни в цілому.

Для проведення державної політики по розвитку товарних ринків і конкуренції, обмеженню монополістичної діяльності повинна бути визначена державна антимонопольна політика по підтримці підприємництва. Основним фактором, під впливом якого буде формуватися антимонопольна політика в найближчі кілька років повинна стати відкриття економіки для іноземної конкуренції. З цього погляду економічні підходи до визначення подальшого розвитку авіабудівних, авіаремонтних та авіа перевізних підприємств можна розбити на три напрями:

1. Авіапідприємства, конкурентоспроможні або здатні стати конкурентоспроможними на світовому ринку. Їм повинна бути надана можливість перебудови власної внутрішньої структури, зняті обмеження на ріст концентрації виробництва, створюватись умови для спільного з іноземними партнерами роботи на світовому ринку.

2. Державні авіапідприємства, які не витримують зовнішньої конкуренції. Тут необхідно звертати особливу увагу на протидію несумлінній конкуренції, де потрібно задіяти механізм ініціативного, а в

окремих випадках примусового розукрупнення підприємств, оскільки в рамках у цілому неконкурентоспроможного підприємства або об'єднання можуть виявитися життєздатні підрозділи.

3. Новітні комерційні монопольні авіакомпанії на внутрішньому ринку, які за рахунок монопольного становища завищують вартість товарів, робіт та послуг. Тут необхідно застосовуватися традиційні у світовій практиці методи державного регулювання, зокрема, цін і тарифів, включаючи недопущення зловживання домінуючим положенням, заборона антиконкурентних угод, контроль за процесами концентрації виробництва, руйнування адміністративних надбудов над виробником і т.д. [1, с. 114].

Таким чином, монополізм має суперечливі економічні наслідки. Однак незаперечним є те, що він підриває конкуренцію як основу ринкового саморегулювання. Тому однією з функцій держави в сучасних умовах вважається обмеження монополізму, підтримка конкурентного середовища. Формування і проведення розумної антимонопольної політики повинно сприяти створенню конкурентної сфери ринків економіки України, від якої значною мірою залежить добробут людей України. Але, незважаючи на всі ці заходи, повністю усунути монополію неможливо, можна тільки звужити її шляхом відокремлення ринків природних монополій від змішаних або впровадження нових технологій.

Література

1. Голляк Ю. Б. Планування концентрації авіаційних підприємств та їх монопольного становища на авіаційному ринку України / Ю. Б. Голляк // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К.: НАУ. – 2010. – Вип. 26. – С. 111-116.

2. Корчак Н. М. Правова характеристика порушень конкурентного законодавства у авіатранспортній галузі: вітчизняний та міжнародний досвід / Н. М. Корчак // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2011. – № 3. – С. 10-13.

3. Орда В. А. Особливості функціонування монополії в Україні / В. А. Орда // Управління розвитком. – 2014. – № 4. – С. 154-156.