УДК 347.8(043.2)

**Малий М.С., Йосипчук О.О.,**

студенти 402 групи ЮІ,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник:
старший викладач Рущак І.Я.

**РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ ДО ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО НЕБА**

Авіаційний транспорт – один із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість, цілорічність функціонування, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Нажаль, є і певні недоліки авіаційного транспорту, це безумовно велика собівартість, а також залежність від природних умов.

Державне управління авіаційним транспортом здійснює Державна  авіаційна служба,  згідно з Положенням затвердженим Указом Президента України від 6 квітня 2011 року.Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України Міністром інфраструктури України. Державіаслужба України  здійснює формування та реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору, розробляє  нормативно-правову базу для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації; проводить державний контроль та нагляд за безпекою цивільної авіації, сертифікацію та реєстрацію об’єктів і суб’єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень, сприяє  провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації [2].

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.

На сьогоднішній день, Україна проводить переговори з Європейським Союзом для підписання угоди про єдиний авіаційний простір Цієї домовленості досягли 21-22 жовтня в [Брюсселі](http://ipress.ua/tags/%D0%91%D1%80%D1%8E%D1%81%D1%81%D0%B5%D0%BB%D1%8C/) в межах восьмого раунду переговорів щодо зазначеної угоди. Створення [спільного авіаційного простору](http://ipress.ua/news/vidkryte_nebo_z_yes_podaruie_ukraintsyam_deshevi_aviakvytky_31033.html) є одним з головних елементів реалізації майбутньої угоди про асоціацію між Україною та ЄС у сфері транспорту.

Угода про Спільний авіаційний простір з ЄС – не перша угода між Україною та Євросоюзом, але перша, результат якої миттєво відчують громадяни України. Для українців інтерес у розвитку цивільної авіації полягає у: збільшенні доходів вітчизняних підприємств і податкових надходжень до бюджету; забезпеченні надання населенню якісних послуг за оптимальними цінами; забезпечення національної безпеки у сфері пасажирських авіаційних перевезень.

Мета Договору полягає у застосуванні режиму відкритого неба для розвитку транспарентності та сприяння спостереженню за виконанням чинних або майбутніх угод у галузі контролю над озброєннями, а також у розширенні можливостей щодо запобігання криз та кризових ситуацій. Договір про відкрите небо сприяє ефективному проведенню інспекцій як з контролю над звичайними збройними силами, так і стосовно стратегічних наступальних озброєнь, а також забезпечує постійний доступ всіх держав-учасниць до інформації, яка була отримана під час проведення спостережних польотів, важливих для їхньої національної безпеки. Режим відкритого неба значно посилює відкритість і прозорість у відносинах між країнами-учасницями, сприяючи таким чином налагодженню атмосфери співробітництва на території, яка простягається від Ванкувера до Владивостока. Даний документ значною мірою сприяє досягненню завдань ОБСЄ, особливо в тому, що стосується здійснення заходів зміцнення довіри та безпеки у Європі.

Відповіднодо положень вищезгаданої угоди кожна країна-учасниця повинна надати дозвіл на здійснення певної кількості спостережних польотів (т.зв. пасивна квота) над своєю територією, а також має право на здійснення спостережних польотів (приблизно таку ж кількість – активна квота) над територіями інших країн-учасниць. Кожного року проводиться розподіл пасивних квот для кожної країни-учасниці, зацікавленої у здійсненні спостережних польотів.

Проведення сертифікацій апаратури спостереження і літаків спостереження, передбачене Договором, має не меті підтвердити, що розрізнювальна здатність сенсорів на запропонованій висоті польоту відповідає зазначеним вимогам. За цими технічними вимогами криється здатність спостерігати за важливими з точки зору дотримання безпеки у регіоні дії Договору військовими об’єктами й окремо розташованими одиницями озброєння. Цей елемент і слугує основою прозорості та відкритості. Можливість обміну матеріалами, що отримані в ході спостережних польотів, виконаних державами-учасницями, значно розширює транспарентність.

Вільний та взаємний доступ до аеропортів ЄС та України, а також скоординованість польотів матиме значний економічний ефект. Водночас доволі популярною є думка про те, що ця Угода приведе до нас ледь не всіх європейських лоукостерів - авіаперевізників, що пропонують дешеві квитки та популярні напрями.

Отже, приєднання до Єдиного Європейського неба надасть Україні значні перспективи і можливості, як в сфері авіаційного транспорту, так і в інших сферах існування країни, це важливий і значний крок для нашої держави.

Література:

1.Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80

2. Положенні про Державну авіаційну службу України затверджене Указом Президента України від 06.04.2011 №398/2011. // Офіційний Вісник України 2011. – № 29. – Ст. 1233

3. Віденський документ від 16.11.1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www1.umn.edu/humanrts/russian/osce/basics/Rvienna1999.html

4. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цвєтов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин т ін. / Збірник наукових праць / - К., 1999. – 67 с.