

В. С. ВЕЛЬЦЕН

здобувач кафедри господарського права
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого, Харків
e-mail: hoslaw@nulu.edu.ua



**АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УКРАЇНІ
В УМОВАХ ПРОВЕДЕННЯ АТО:
ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Стаття присвячена аналізу основних проблем господарсько-правового регулювання авіаційної галузі в умовах загострення політичного конфлікту між Росією та Україною у 2014–2015 рр. Розглянуто перспективи розвитку і нарощування конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній, а також правова регламентація діяльності української авіації. Автором розкрито ряд проблем приведення чинного законодавства України до європейських стандартів і стабільної державної підтримки вітчизняних авіаперевізників з метою подолання кризових явищ, зумовлених загостренням політичної ситуації.

Ключові слова: авіаперевізник, обмежений військовий конфлікт, вантажні та пасажирські перевезення, нормативно-правовий документ, економічна конкуренція у сфері авіаційних перевезень, авіакомпанії, державно-приватне партнерство, концесія, договір концесії, правове регулювання.

JEL Classification: 0 40.

Постановка проблеми. Для задоволення потреб пасажирів та вантажоперевізників найефективнішим та найдоцільнішим є авіаційний транспорт. Загострення політичного конфлікту між Росією та Україною призвело до погіршення загального стану всіх складових авіаційної системи України, які безпосередньо впливають на безпеку польотів, рівень боєздатності авіації, рівень розвитку економічних показників повітряних перевезень, що регулю-

ється чинним законодавством України, міжнародними нормативно-правовими актами та угодами. Чи можливо в Україні зберегти конкурентоспроможність національних суб'єктів авіаційних перевезень у теперішніх умовах? Якщо ж конфлікт зберігатиме обмежений характер, то підстави говорити про конкурентне середовище в авіації все ж таки зберігатимуться. Спробуємо проаналізувати ситуацію, що склалася в галузі, та спрогнозувати її розвиток з урахуванням правового регулювання, виходячи з цього припущення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема гібридної неоголошеної війни між Україною та Росією в наш час, її вплив на розвиток галузей економіки нашої країни, серед яких авіація посідає значне місце та привернула увагу багатьох дослідників. Чимало наукових праць, статей, диспутів присвячено питанням цивільної авіації. Серед них окремої уваги заслуговують праці В. Є. Поліванова, В. П. Онищенко, Г. З. Лазька, С. А. Дацюк, О. Москалюка, В. Березанського, А. П. Чернега. Проблемам діяльності авіакомпаній в Україні присвятили свої праці також такі науковці, як Л. Н. Кононова, В. Бардак, Ю. Ф. Кулієв, Б. В. Артамонов, В. М. Тихонов, Т. П. Чубукова та ін. Але невичерпність теми залишає великий простір для подальшого наукового пошуку.

Формулювання цілей. Метою статті є всебічний розгляд, дослідження та аналіз ситуації, що склалася у цивільній авіації в період загострення гібридної війни між Росією та Україною, глибоке вивчення проблемних питань у цій ситуації з точки зору як правового регулювання, так і економіко-господарських показників цієї галузі. Проаналізуємо можливість підвищення конкурентоспроможності національних суб'єктів авіаційних перевезень у теперішніх умовах.

Виклад основного матеріалу. Розбудова технічної інфраструктури функціонування національної економіки є важливим і невід'ємним елементом національної економічної політики. Принциповим у цьому сенсі, як зазначає Д. В. Задихайло, є те, що положення економічної політики держави мають бути обов'язково трансформовані в засоби її господарсько-правової політики. Це є необхідною умовою ефективності модернізації господарського законодавства і самих відносин господарювання, а отже й ефективності функціонування національної економіки.

Сьогодні ж між положеннями економічної політики держави та правовим господарським порядком відсутня з'єднувальна їх ланка — господарсько-правова політика. Без неї концептуальна, програмна діяльність держави виявляється малоефективною, адже господарсько-правові засоби впливу, а не тільки регулювання, не отримують прямого функціонального призначення.

У цих умовах основний тягар виконання державних програм покладається на організаційні та ресурсні заходи, які зазвичай виявляються малоефек-

тивними. Цілеспрямовані ж зміни у складі правового господарського порядку, якщо вони здійснюються кваліфіковано, забезпечують позитивний розвиток господарських відносин. У той же час таке завдання потребує особливої категорії спеціалістів, що мали б забезпечити названу ланку в процесі формування та реалізації державної політики. Ця діяльність полягає у кваліфікованому «перекладенні» комплексу економічних завдань та заходів на мову правових форм і засобів реалізації господарсько-виробничих та організаційно-господарських відносин, що формують зміст правового господарського порядку в цілому. Слід враховувати також і те, що АТО є потужним фактором всебічного впливу на авіаційні перевезення, оскільки безпека польотів є основним показником авіаційної галузі, а війна, хоч і гібридна, негативно вплинула на авіаційні перевезення та конкурентоспроможність національних суб'єктів авіаційних перевезень в Україні, оскільки повітряний простір Росії закритий для українських літаків. Із початком війни пасажиропотік зменшився. Потоки українських пасажирів також суттєво скоротилися, а також змінилися й деякі авіамаршрути. Під час АТО маршрути та траєкторія руху змінилися у бік, який далекий від оптимального. Траси маршрутів, що пролягають до країн Закавказзя, Центральної Азії та Близького Сходу, продовжились на відстань, необхідну для обльоту заборонених територій. Через це собівартість вітчизняних авіаперевезень збільшилася. Тобто до авіаційних перевезень в Україні застосовані дискримінаційні засоби, оскільки саме імперативним чином забороняються повітряні перевезення до Росії та через російський простір, що негативно впливає на економічну складову суб'єктів авіаційних перевезень в Україні. Національне законодавство України стосовно міжнародних перевезень має переважно матеріально-правові норми, а відносини між суб'єктами господарювання різних країн, таких як суб'єкти авіаційних перевезень в Україні та суб'єкти авіаційних перевезень у Росії повинні здійснювати свою діяльність на господарсько-виробничих та організаційних засадах. Тобто імперативна природа заборони здійснення українськими авіаперевізниками повітряних перевезень над простором Росії законодавчо не передбачена чинними законами та підзаконними актами. У розд. X «Міжнародні польоти» Повітряного кодексу України вказано, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Оскільки в Україні не оголошено війни та надзвичайного стану, тому немає на сьогодні правових підстав щодо закриття повітряного простору Росії, а з 25 жовтня 2015 р. й закриття Україною свого повітряного простору для російських літаків. Негативний вплив даних імперативних засобів взаємного закриття повітряного простору відчують усі суб'єкти авіаційних

перевезень як Росії, так і України, що, у свою чергу, спричинює масштабні збитки. Так, наприклад, прямі втрати доходів від виконання рейсів складають приблизно 19,6 млн дол. за рік. Збитки від перерозподілу транспортної мережі маршрутів складають приблизно 5,8 млн дол., від простою повітряних авіасудів, взятих у лізинг під перевезення до Росії — 10,2 млн дол. за рік. Введення Україною та Росією взаємних санкцій вигідне для авіаперевізників інших країн. На жаль, під критерієм боротьби за безпеку введені перераховані вище імперативні засоби щодо взаємного закриття повітряного простору між Україною та Росією. Тому навіть якщо правова заборона цих засобів не є достатньо обґрунтованою та не базується на вимогах чинних міжнародних домовленостей і теоретично може бути оскаржена, однак на практиці оскаржити або змінити ситуацію щодо закриття повітряного простору неможливо, виходячи з політичної спрямованості суб'єктів господарювання.

У зв'язку із гібридною війною рівень безпеки польотів та наземного обслуговування різко знизився. Розділом XI Повітряного кодексу України («Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання») передбачається проведення планових, позапланових перевірок стану авіаційної безпеки, а також ситуаційних експериментів, випробування, оглядів, спостережень відповідно до Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації (Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV із змінами та доповненнями, внесеними від 23 грудня 2015 р. № 901-VIII). Виконання визначених цією Програмою заходів безпеки забезпечує спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації — урядовий орган державного управління діяльністю цивільної авіації у складі центрального органу виконавчої влади з питань транспорту. З питань авіаційної безпеки Україна співпрацює з іноземними державами та міжнародними організаціями. У рамках співробітництва Україна надає на запит іноземної держави інформацію щодо вимог цієї Програми. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації може призначати свого представника в державах з високою інтенсивністю авіаційних перевезень і робіт та в регіонах з високим ризиком для безпеки цивільної авіації зареєстрованих в Україні експлуатантів. Україна співпрацює з іноземними державами та міжнародними організаціями з питань розроблення програм підготовки персоналу у сфері авіаційної безпеки й обміну інформацією, що стосується цих програм. Двосторонні міжнародні угоди про повітряне сполучення між Україною та іншими державами повинні містити вимоги з авіаційної безпеки згідно з рекомендаціями типової статті, прийнятої як доповнення до резолюції Ради Міжнародної організації цивільної авіації від 25 червня 1986 р. Під час укладання Україною угод з іншими державами щодо співробітництва у сфері авіаційної безпеки врахову-

ються рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації LE3/32-89/76 від 15 серпня 1989 р. Спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації співпрацює з міжнародними організаціями цивільної авіації, у тому числі в рамках механізму надання державам технічної, фінансової, матеріальної допомоги у сфері авіаційної безпеки. З метою обміну інформацією з питань авіаційної безпеки з міжнародними організаціями цивільної авіації та іншими міжнародними організаціями спеціально уповноважений орган з питань авіаційної безпеки цивільної авіації на основі локальної інформативної мережі створює автоматизовану інформаційну систему управління «Авіаційна безпека» з базою даних, яка сприяє оперативному вирішенню питань безпечного функціонування цивільної авіації та використовується під час виникнення кризової ситуації. Керівники аеропортів разом із заінтересованими орендарями аеропорту визначають контрольовані та стерильні зони і зони обмеженого доступу, де виконуються важливі роботи для забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації в аеропорту. Розміщення цих зон позначається на плані-схемі аеропорту, що є частиною програми забезпечення авіаційної безпеки аеропорту. У кожному аеропорту встановлюється пропускна система, що затверджується керівником аеропорту. З метою дотримання авіаційної безпеки повітряні судна повинні мати: конструкцію дверей та перегородки до кабін льотного екіпажу, які надійно захищають льотний екіпаж від проникнення сторонніх осіб; систему внутрішнього зв'язку між салоном, вантажним відсіком і кабіною екіпажу; пасажирські повітряні судна, крім того, налагоджену систему сигналізації «небезпека»; засув на дверях з внутрішнього боку кабіни екіпажу та оглядове вічко; штатні пристрої проти угону; поворотне дзеркало, маркери для маркування перевірених місць, ліхтарі та інші прилади. Експлуатанти несуть відповідальність за забезпечення безпеки своїх повітряних суден. В аеропортах України для забезпечення безпеки використовується таке обладнання: для захисту від проникнення до контрольованої зони та об'єктів аеропорту — захисні огорожі, пропускні пункти, автоматизовані системи контролю за доступом, кодові замки тощо; для виявлення та індексації випадків проникнення до контрольованої зони — сигналізація за периметром, охоронна сигналізація, замкнута телевізійна система спостереження тощо; захисні укриття з насипом для знешкодження вибухонебезпечних предметів і речовин, транспортні засоби для перевезення вибухонебезпечних предметів і речовин тощо; засоби зв'язку — телефонні апарати з функцією визначення номера абонента, інші засоби; для проведення контролю на безпеку — рентгенотелевізійні інтроскопи, стаціонарні металошукачі, портативні (ручні) металодетектори, детектори вибухових речовин, інші засоби виявлення зброї і вибухових речовин. Тобто з урахуванням вищевикладеного

чинне законодавство, зокрема Повітряний кодекс, необхідно доповнювати окремим розділом, який би передбачав організацію польотів, введення обмежень, забезпечення безпеки перевезень та авіаційної інфраструктури в умовах гібридної війни та враховував положення міжнародного законодавства у сфері цивільної авіації, зокрема Варшавську конвенцію 1929 р. із її угодами, якими передбачено комплекс нормативних актів у сфері договірних відносин повітряного транспорту та ін.

Іншим проблемним питанням у період гібридної війни є питання валютних спекуляцій при продажу авіаквитків. В Україні близько 85% квитків оформлюються через систему BSP Україна, утворений IATA для зручності у розрахунках між авіакомпаніями — членами цієї міжнародної організації, та акредитованими IATA агенціями. Одна з переваг системи розрахунків через BSP полягає у тому, що акредитований агент здійснює розрахунки в національній валюті, не роблячи зовнішньоторговельних операцій. Але ця властивість BSP може працювати й в інший бік, оскільки курси національної валюти стосовно основних світових валют установлює оператор національного сегменту BSP, цей курс може бути встановлено далеким від реальності.

АТО мало негативний вплив і на вже набуті перетворення в авіації, такі як оновлені внаслідок проведення в Україні Євро-2012 і запущені в дію аеропорти та їх інфраструктура в таких містах: Донецьк, Львів, Харків, Київ. Процеси АТО загальмували участь України у формуванні універсальної, ефективної, єдиної транспортно-логістичної системи, що з'єднувала б як Азію з Європою, так і країни Балтійського, Чорноморського, Каспійського та Середземноморського регіонів. Унаслідок загострення політичного конфлікту між Україною та Росією пасажиропотік іноземних громадян в Україну/із України різко зменшився. Потоки українських пасажирів також суттєво скоротилися — як через знецінення національної валюти, так і через загальні наслідки АТО. Отже, скорочення регулярних маршрутів, оптимізація чартерних програм з невід'ємними зривами вильотів груп, конфліктами між консолідаторами чартерів та приймаючими сторонами — негативні наслідки гібридної війни.

Проте існує можливість підвищення ефективності діяльності авіаційної галузі та конкурентоспроможності національних суб'єктів авіаційних перевезень в Україні в умовах навіть АТО. Так, наприклад, аеропорт «Житомир» знову розпочав свою роботу, навіть в умовах скороченого бюджету на 2016 р. Початок роботи аеропорту та те, що компанія, наприклад YanAir, зареєстрована в Житомирі, і саме в Житомирі проводиться технічне обслуговування бортів авіакомпанії, податки надходять до місцевого бюджету, а мешканці Житомира отримали нові робочі місця. Відкриття цього аеропорту позитивно

вплинуло на сферу авіації, оскільки таким чином вирішено питання запасного аеропорту для аеропорту Бориспіль, а також з'явилася можливість підвищити туристичний потік до Житомира, а це підвищить економічний рівень міста та знизить завантаженість аеропорту Бориспіль у м. Києві. Майбутній розвиток ринку авіаційних перевезень в Україні значною мірою залежатиме від ефективності державного регулювання, правовою основою якого є Повітряний кодекс України, закони України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та ін. Важливою складовою державної політики також є удосконалення нормативно-правової бази у напрямі приведення її у відповідність до сучасних міжнародних вимог, що формуються з боку ЄС, Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ). У рамках зазначених напрямів протягом 2012–2020 рр. затверджено низку регуляторних актів, спрямованих на підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень. Серед них значне місце посідає рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 липня 2015 р. «Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації» (введено в дію 4 вересня 2015 р.), яким передбачено проведення низки заходів щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації. До таких заходів належать адаптація чинного законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері авіаційного транспорту, реорганізація Державної авіаційної служби України, оптимізація державного регулювання використання повітряного простору України, здійснення державного нагляду в галузі цивільної авіації, підготовка та внесення в установленому порядку на розгляд Верховної Ради законопроекту стосовно утворення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, утворення на базі державного підприємства «Міжнародний аеропорт Бориспіль» міжнародного вузлового аеропорту із спрощеними процедурами проходження прикордонного контролю громадянами України та транзитними пасажирами, розроблення з урахуванням вимог законодавства Європейського Союзу про конкуренцію механізмів надання державної підтримки вітчизняним авіакомпаніям, Анти-монопольному комітету доручено забезпечити дослідження внутрішнього ринку повітряних перевезень та вживати в установленому порядку відповідних заходів реагування при виявленні ознак порушення суб'єктами авіаційної діяльності законодавства про захист економічної конкуренції. Також значну увагу приділено питанням оновлення аеронавігаційної системи в Україні, удосконалення механізмів державного регулювання стосовно сертифікації, страхування, державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації,

подолання та подальшої лібералізації монополії аеропортової інфраструктури і наземного обслуговування в Україні.

Тому навіть в умовах АТО необхідно дотримуватись курсу інноваційних перетворень в авіації, які можуть бути здійснені шляхом розбудови сучасної аеропортової інфраструктури та поточної діяльності вітчизняних авіаперевізників. Постановою Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2013 р. №944 схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р., спрямовану на подальший розвиток, розбудову та реконструкцію аеропортової інфраструктури. Розробка стратегій розвитку провідних аеропортів України стане вагомим кроком до створення на їхній основі системи «хабів» — інноваційної для України моделі організації і функціонування аеропортів, що передбачає не лише збільшення пасажиро- і вантажопотоку, а й будівництво вантажних логістичних терміналів, що у комплексі із розгалуженою системою залізничних і автомобільних доріг (в окремих обласних центрах — близькістю портів) сприятиме загальноекономічному розвитку регіонів, дозволить збільшити обсяг інвестицій, активно впливатиме на соціально-економічні процеси в регіонах, створюватиме нові робочі місця та конкуруватиме з авіатранспортними вузлами Центральної, Східної та Південно-Східної Європи.

Позитивним моментом є також продовження роботи щодо створення спільно з EASA (Європейським агентством з безпеки польотів) дієвої системи підтримання льотної придатності повітряних суден. Так, наказом Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 р. №85 затверджено Технічні вимоги для суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до Стандарту EASA Part-M.

Необхідно розвивати інфраструктуру авіатранспорту, нарощувати парк літаків, збільшувати кількість маршрутів. Це все вимагає значних фінансових вливань. В умовах гібридної війни виконання окреслених завдань ускладнюється. А тому необхідно за допомогою різних механізмів залучати інвестиції з інших, крім державного бюджету, джерел. І тут на одне із перших місць виходить можливість застосування концесійних договорів. В Україні діють Закон «Про концесії» та «Про концесію на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг». Питанням застосування договорів концесії в авіаційній галузі уваги майже не приділялось. Згідно зі ст. 1 Закону «Про концесії» є надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній чи строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) право на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння),

за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язання по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику. Пунктом 2 ст. 3 цього Закону серед іншого визначено, що у концесію можуть надаватись об'єкти права державної чи комунальної власності, які використовуються для здійснення діяльності: ...будівництво та (або) експлуатація залізниць, аеропортів, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів, інших шляхів сполучення та їх інфраструктури... Отже, можливість укладання концесійних договорів у галузі організації та здійснення авіаперевезень, їх інфраструктури передбачена. Стосовно майна Господарський кодекс України у п. 1 ст. 66 зазначає, що майно підприємства становлять виробничі й невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства. У сфері авіаперевезень майно суб'єктів господарювання має специфічний склад, який повинен визначатися Повітряним кодексом України. Проте у Кодексі це питання також не визначене. Навіть поняття «аеропорт» та «аеродром», виходячи з положень Кодексу, можуть використовуватися як на позначення об'єкта (сукупності майна), так і на позначення суб'єкта (підприємства). Основною відмінністю концесійного договору є наявність у ньому складних публічно-правових умов. Публічно-правовий характер концесійних договорів підтверджується наявністю державно-приватного партнерства. В авіаційній галузі слід залучати потоки інвестицій, проводити різноманітні заходи щодо підвищення функціональності державно-приватного співробітництва з метою будівництва аеропортів, їх експлуатацію та розвиток авіаційної інфраструктури для органічного поєднання соціально значущих інтересів авіаційної галузі та створення і зростання значимості цілісних майнових комплексів.

Висновки. Підсумовуючи все зазначене вище, слід ще раз наголосити на тому, що у сучасних умовах глобалізації основних процесів суспільної та економічної життєдіяльності людства ринок авіаперевезень є одним з найперспективніших та найдинамічніших транспортних ринків. Певна річ, АТО — гібридна неоголошена війна — відіграло негативну ключову роль у розвитку авіаційної галузі в Україні, сприяло закриттю повітряного простору між Україною та Росією, призупинило інноваційні перетворення в авіаційній галузі. Не викликає сумнівів, що авіаційний транспорт та його інфраструктуру необхідно розвивати у кількісному та якісному напрямках. Необхідно розвивати інфраструктуру авіатранспорту, нарощувати парк літаків, збільшувати кількість маршрутів. Це все вимагає значних фінансових вливань. В умовах гібридної війни виконання окреслених завдань ускладнюється. Од-

ним із основних засобів підвищення ефективності діяльності суб'єктів вітчизняних авіаперевезень та їхніх інфраструктур є ефективне дієве правове регулювання та державна підтримка вітчизняних авіаперевізників з метою подолання кризових явищ, зумовлених загостренням політичної агресії між Україною та Росією, підвищення конкурентоздатності суб'єктів вітчизняних авіаперевізників. Для підвищення ефективності діяльності авіаційної галузі в умовах АТО важливо проводити значну роботу щодо підвищення ефективності механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень з метою приведення його у відповідність до європейських норм якості, безпеки польотів та перевезень, технічних стандартів, забезпечення рівних умов доступу на ринок для всіх суб'єктів господарської діяльності, удосконалити механізми ліцензування діяльності на ринку авіаційних перевезень, сертифікації об'єктів та суб'єктів авіаційного ринку, страхування послуг, поступово запроваджувати європейські правила поведінки суб'єктів господарювання на ринку послуг в галузі авіації. Також позитивним стане державне ініціювання соціалізації внутрішніх авіаперевезень. Для чого необхідно скасувати ПДВ на авіаційне паливо, яке використовується для перевезень пасажирів на внутрішніх рейсах, звільнити від податків на прибуток та інших обов'язкових відрахувань авіакомпанії, мінімізувати ставки на наземне обслуговування як літаків, так і пасажирів із одночасною фіксацією граничних цін на квитки на внутрішніх маршрутах, установити максимальну рентабельність на внутрішніх рейсах і т. п. Також вагомим внеском у подальше підвищення ефективності діяльності авіаперевезень стане дотримання курсу інноваційних перетворень в авіації. Необхідно за допомогою різних механізмів залучати інвестиції з інших, крім державного бюджету, джерел. І тут на одне із перших місць виходить можливість застосування концесійних договорів. Проводити різноманітні заходи щодо підвищення функціональності державно-приватного співробітництва з метою будівництва аеропортів, їх експлуатація та розвиток авіаційної інфраструктури для органічного поєднання соціально значущих інтересів авіаційної галузі та створення і зростання значимості цілісних майнових комплексів.

Тобто до основних господарсько-правових засобів підвищення конкурентоздатності авіаційної галузі та її інфраструктури, можливості повернення пасажиро-, вантажопотоків до України належать приведення законодавства України у сфері авіаційних послуг до нагальних потреб та норм міжнародного законодавства, підвищення рівня безпеки авіаційної галузі, включення вітчизняних перевезень у систему міжнародних перевезень, державна підтримка авіаційної сфери, розвиток державно-приватного партнерства, залучення іноземних інвестицій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Задохайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічної політики держави : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / Д. В. Задохайло ; Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». – Х., 2013. – 38 с.
2. Порошенко наказав посилити безпеку авіації та захисту повітряного простору України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.newsru.ua/ukraine/04sep2015/nakazawposylyty.html>.
3. Кравченко М. В. Проблемні питання конкурентоспроможності авіаційних перевезень в Україні [Електронний ресурс] / М. В. Кравченко. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm.
4. Повітряний кодекс України № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17.
5. Транспортний бізнес [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tbu.com.ua/news/ukrainskie_aviakompanii_v_2020_g_perevezli_bole_6_ml.
6. Чому у відкрите небо [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/news/-/355889/chomu-u-vidkryte-nebo-pyvovarskogo-nihto-ne-letyt>.
7. Чому Україна не закрила небо до початку катастрофи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://espreso.tv/news/2015/10/14/klimkin_poyasnyv_chomu_ukrayina_ne_zakryla_nebo_do_katastrofy_mn17.
8. Українські військові не готові до ведення гібридної війни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bbc.com/ukrainian/press_review/2015/02/150223_foreign_press_she.
9. Українська авіація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zik.ua/tv/video/30454/>.
10. Державіаслужба збирається реорганізуватись [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zib.com.ua/ua/118476poroshenko_vviv_v_diyu_rishennya_rnbo_schodo_aviacii.html.
11. Інтерв'ю асоціації підприємств авіаційної галузі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aviaassociation.com.ua>.

REFERENCES

1. Zadihaylo D. V. (2013) Pravovi zasady formuvannya ta realizatsiyi ekonomichnoyi politiki derzhavi: avtoreferat dis. d-ra yurid. nauk. H.
2. Porochenko nakazav posiliti bezpeky aviazii ta xazisty povitryanogo prostory Ukraini. Retrieved from: <http://www.newsru.ua/ukraine/04sep2015/nakazawposylyty.html>.
3. Kravchenko M. V. (2011) Problemni pitannya konkurentnozdatnosti avciapereviznikiv Ukraini. Retrieved from: http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm.
4. Povitryanij kodeks Ukraini № 3393-VI. Retrieved from: zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3393-17.
5. Transportnyj Busines. Retrieved from: http://tbu.com.ua/news/ukrainskie_aviakompanii_v_2020_g_perevezli_bole_6_ml.
6. Vidkryte nebo. Retrieved from: <http://news.finance.ua/ua/news/-/355889/chomu-u-vidkryte-nebo-pyvovarskogo-nihto-ne-letyt>.

7. Ukraina ne zakrila nebo do katastrofi. Retrieved from: http://espreso.tv/news/2015/10/14/klimkin_poyasnyv_chomu_ukrayina_ne_zakryla_nebo_do_katastrofy_mn17.
8. Ukrainski vijskovi ne gotovi do vedennya gibridnoj vijni. Retrieved from: http://www.bbc.com/ukrainian/press_review/2015/02/150223_foreign_press_she.
9. Ukrainskya aviazia. Retrieved from: <http://zik.ua/tv/video/30454/>.
10. Dergaviaslygby zbirautsya reorganizyvaty. Retrieved from: http://zib.com.ua/ua/118476-poroshenko_vviv_v_diyu_rishennya_rmbo_schodo_aviacii.html.
11. Intervju asoziazii pidpriemstv aviazijnoi galyzi Ukraini. Retrieved from: <http://aviaassociation.com.ua>.

Стаття надійшла до редакції 23.10.2015.

В. С. ВЕЛЬЦЕН

соискатель кафедры хозяйственного права Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого, Харьков

АВИАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В УКРАИНЕ В УСЛОВИЯХ ПРОВЕДЕНИЯ АТО: ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Статья посвящена анализу основных проблем хозяйственно-правового регулирования авиационной отрасли в условиях обострения политического конфликта между Россией и Украиной в 2014–2015 гг. Рассмотрены перспективы развития и наращивания конкурентоспособности отечественных авиакомпаний, а также правовая регламентация деятельности украинской авиации. Автором раскрыт ряд проблем приведения действующего законодательства Украины к европейским стандартам и стабильной государственной поддержки отечественных авиаперевозчиков с целью преодоления кризисных явлений, обусловленных обострением политической ситуации.

Ключевые слова: авиаперевозчик, ограниченный военный конфликт, грузовые и пассажирские перевозки, нормативно-правовой документ, конкурентоспособность субъектов авиационной отрасли, авиакомпания, концессия, договор концессии, правовое регулирование.

V. S. VELTSEN

PhD. Student of the Economic Law Department, Yaroslav Mudryi National Law University, Kharkiv

AIR TRANSPORTATION IN UKRAINE IN THE CONDITIONS OF THE ATO: LEGAL ASPECT

Problem setting of my article is connected with the intensifying of political conflict between Russia and Ukraine and its influence to the air transport, its safety of flights, level of the battle-worthiness of Ukraine aviation and its legal regulation at this time. Ukraine

may save the competition of the aviation industry in present terms only if Russian aggression against Ukraine will have a limit character.

Recent research and publications analysis. The question of the air transportations in the terms of intensifying the political crisis involved the attention of a lot scientist. Among them are V. E. Polivanova, V. P. Onichenko, G. S. Lazko, S. A. Dazuk, O. Moskaluk, V. Berezanskij, A. P. Chernega. But this area of research approach is unknown enough. But at the same time the most problems haven't been studied properly so far. This is due to high complexity of this subject.

Paper objective. The main task for Ukraine air transpirations in the period of the political conflict between Ukraine and Russia is the studying effective economical and legal indexes and later development in this industry. Really, by this conflict Ukraine has a lot of law and financial problems. But there is possibility increasing of the efficiency of the aviation industry activity even in the military conflict.

Paper main body. It is necessary to revalue the social-economical relations in our country in the period of the political conflict between Ukraine and Russia. Russian occupation and annexation of the Crimea, military aggression on the territory of Donbas, economical wars in the closing by Russia the air space for the Ukrainian airplanes has negative influence to the native civil aviation. The other problem in a period of the political aggression is based in the fact, that home airlines suffer from currency speculations at the sale of airline tickets. Domestic companies suffer from surplus of personnel and ineffective strategies of pricing. With the aim of strengthening of aviation safety, development of home aviation industry. One of the most necessary is to determine the possibility o the application of concession agreement in the aviation industry and develop govern-private partnership in its.

Conclusions of the research. Summing up, it is necessary to lead the native air standards and Ukraine law to the foreign standards. It is necessary of the legal adjusting and state support of home air carries with the aim of overcoming of the crisis phenomena that predefined by intensifying of political aggression between Ukraine and Russia , increase the competitiveness of home aviation industry. The state should initiate the socialization of the internal air traffics. The normal and safe operation of the airline industry is possible only with the proper level of implementation of international air law and government support.

Short Abstract for an article

Abstract. The article is devoting to the basic questions of the economical — law adjusting of aviation industry in the period of political conflict between Ukraine and Russia and the further perspectives of the Ukraine civil aviation development and increasing the competitiveness of home airlines and its legal regulation.

Key words: air carries, limit military conflict, carriage and passengers transportations, legal documents and laws, the aviation industry competitiveness, airlines, govern-private partnership, concession, agreement of concession, legal adjusting.