


ОКСАНА ВАЛЕРІЇВНА БРУСАКОВА,*кандидат філософських наук,**Харківський національний університет внутрішніх справ;* <https://orcid.org/0000-0001-6522-8020>,*e-mail: advokat.brusakova@gmail.com***ГАЛУЗЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ**

Акцентовано увагу, що авіаційна галузь є високотехнологічною галуззю економіки будь-якої держави, динамічний розвиток якої вимагає впорядкування національного законодавства у цій сфері, розширення міжнародного співробітництва, оновлення правових інструментів, які використовують уповноважені органи державної влади під час державного регулювання галузі авіаційного транспорту. У зв'язку з цим наголошено, що ефективність галузі авіаційного транспорту безпосередньо залежить від стану державного регулювання діяльності в галузі авіації. Аргументовано, що сьогодні важливого значення набуває забезпечення дієвої державної підтримки, наприклад, шляхом оновлення існуючої до цього часу системи дієвих державних преференцій і стимулів для планування та вироблення авіаційного транспорту. Встановлено, що держава, усвідомлюючи важливість державної підтримки щодо планування та вироблення сучасного інноваційного високотехнологічного авіаційного транспорту, здійснює відповідні кроки у цьому напрямку; окреслено вказані кроки. Сформульовано специфічні риси, притаманні галузі авіаційного транспорту як об'єкту державного регулювання.

Ключові слова: *транспорт, авіаційна галузь, авіаційний транспорт, державне регулювання, державна підтримка, забезпечення, упорядкування.*

*Оригінальна стаття***Постановка проблеми**

Одним із важливих напрямів інноваційного розвитку нашої держави, посилення її економічної конкурентоспроможності на світовій арені є розвиток транспортної інфраструктури, розбудова ефективної та прозорої системи державного управління у цій сфері. Це дозволить не лише зміцнити економічні позиції України та зовнішньоекономічні зв'язки, а й створити необхідні передумови для забезпечення належного стану національної безпеки держави. Ефективність функціонування транспортної інфраструктури безпосередньо залежить від стану державного регулювання цього сектору, від наявності науково обґрунтованої державної політики в галузі транспорту. Вирішальна роль у формуванні та реалізації державної політики в галузі транспорту належить державі (в особі її відповідних органів державної влади), яка власне і визначає спрямованість державного регулювання транспортної галузі. Саме завдяки грамотній державній політиці в галузі транспорту можливо створити умови для безперебійного функціонування єдиної транспортної системи держави, якісного надання усього комплексу транспортних послуг. Варто зазначити, що на

законодавчому рівні державна політика в галузі транспорту не виокремлюється як окремий вид державної політики. Проте Законом України «Про транспорт» передбачено, що «державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення»¹. Зважаючи на це, можна дійти висновку, що державне регулювання транспортної галузі здійснюється в результаті формування та реалізації одночасно економічної та соціальної політики.

Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року визначено транспортну галузь як одну з базових галузей економіки, що має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти й річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень,

¹ Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 21.02.2020).

вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу¹. Авіаційний транспорт є транспортом загального користування, що є складовою єдиної транспортної системи України. У порівнянні з іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним, водним тощо) авіаційний транспорт є більш глобалізованим (орієнтованим на перевезення на великі відстані пасажирів та вантажів), що зумовлено необхідністю налагодження міжнародного співробітництва у цій сфері та приведення національного законодавства у відповідність до загальноєвропейських стандартів. Зважаючи на те, що авіаційна галузь є високотехнологічною галуззю економіки будь-якої держави, динамічний розвиток цієї галузі вимагає впорядкування національного законодавства у цій сфері, розширення міжнародного співробітництва, оновлення правових інструментів, які використовують уповноважені органи державної влади під час державного регулювання галузі авіаційного транспорту. Отже, ефективність галузі авіаційного транспорту безпосередньо залежить від стану державного регулювання діяльності в галузі авіації.

Стан дослідження проблеми

Питанням з'ясування сутності державного регулювання як комплексної наукової категорії та ролі державного регулювання як засобу впорядкування функціонування різних сфер суспільного життя присвятили свою увагу такі вчені, як В. Б. Авер'янов, О. М. Бандурка, О. І. Безпалова, Ю. П. Бурило, Р. Я. Демків, О. В. Джафарова, А. Т. Комзюк, Г. О. Поліщук, В. І. Теремецький, С. Г. Третяк, О. М. Шашула, І. М. Шопіна та ін. Указані науковці ґрунтовно дослідили проблемні питання, пов'язані з особливостями участі держави у впорядкуванні правовідносин, що виникають у різних сферах суспільного життя. Крім того, слід зазначити, що питання, пов'язані з формуванням та реалізацією державної політики в авіаційній галузі, знайшли своє висвітлення у працях таких науковців, як О. М. Горбачева, Д. О. Демченко, В. М. Ковтуненко, М. І. Ніколаєнко, Т. І. Олешко,

¹ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p> (дата звернення: 21.02.2020).

Е. В. Прушківська, О. М. Саркісова, А. Ф. Токар, Т. Є. Шереметьєва, М. Р. Янківський та ін. Проте що стосується з'ясування ролі та значення державного регулювання як ефективного засобу забезпечення належного функціонування галузі авіаційного транспорту в Україні, то вказане питання, на жаль, не набуло свого належного опрацювання у працях учених-адміністративістів. Власне це і зумовлює необхідність проведення відповідного наукового дослідження.

Мета і завдання дослідження

Мета статті полягає в розкритті сутності галузі авіаційного транспорту як об'єкта державного регулювання. Зважаючи на сформульовану мету, завданнями наукової статті є розкриття змістового наповнення терміна «авіаційний транспорт», визначення сутності галузі авіаційного транспорту, характеристика сучасного стану функціонування авіаційної галузі в Україні, визначення проблемних питань, що здійснюють негативний вплив на функціонування галузі авіаційного транспорту, з'ясування ролі держави як основного суб'єкта, що забезпечує належне функціонування галузі авіаційного транспорту, визначення специфічних рис, притаманних галузі авіаційного транспорту як об'єкту державного регулювання.

Наукова новизна дослідження

Наукова новизна полягає в тому, що робота є першою науковою працею, в якій з'ясовано специфіку галузі авіаційного транспорту як об'єкта державного регулювання, розкрито сутність самої галузі авіаційного транспорту, проаналізовано існуючі наукові підходи щодо розуміння змістового наповнення терміна «авіаційний транспорт».

Виклад основного матеріалу. Відповідно до ст. 32 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 323 «до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту»². У результаті законодавчого розуміння

² Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // БД «Законодавство

складу авіаційного транспорту можна дійти висновку, що в цьому випадку авіаційний транспорт розуміється у широкому сенсі не лише як сукупність безпосередньо транспортних авіаційних засобів, а й як цілісна система, яка включає також сукупність об'єктів забезпечення функціонування авіаційного транспорту, управління повітряним рухом тощо. На нашу думку, подібне трактування авіаційного транспорту є не зовсім доцільним, оскільки суттєво розширює розуміння цього терміна. Вважаємо, що більш доцільним є розуміння авіаційного транспорту виключно як сукупності транспортних засобів, що об'єднані притаманними лише їм характеристиками (транспортуванням у повітряному просторі). І вже окремо доцільно виділяти саме об'єкти, функціонування яких носить забезпечувальний (обслуговуючий) характер та створює умови для належної діяльності самого авіаційного транспорту.

Об'єкти, що забезпечують діяльність авіаційного транспорту, так само, як і сам авіаційний транспорт, розташовуються на відповідній території, що відводиться під землі авіаційного транспорту. На законодавчому рівні передбачено, що «до земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під: а) аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; б) вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами; в) ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден; г) службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту»¹.

Вважаємо за доцільне звернути увагу, що на законодавчому рівні одночасно використовуються два терміни, які за своїм змістом є схожими: «авіаційний транспорт» та «повітряний транспорт». Так, зокрема, у Законі України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 323 йдеться про авіаційний транспорт, а в Повітряному кодексі України від 19.05.2011 згадується про надання авіаційних послуг повітряним транспортом. Причому в жодному з наведених нормативно-правових актів не міс-

ється визначення ані поняття «авіаційний транспорт», ані «повітряний транспорт». На необхідність нормативного впорядкування цих термінів неодноразово звертали свою увагу науковці, проте вказаний недолік так і не було усунуто. На нашу думку, більш коректним є використання терміна «повітряний транспорт», оскільки цей вид транспорту стосується перевезення пасажирів та вантажів повітрям. Що ж стосується терміна «авіація», то, на думку Є. Т. Шереметьєвої, цей термін носить загальний характер, оскільки «включає значно більше аспектів, таких як польоти військових, державних та приватних повітряних суден, виробництво повітряних суден, аеронавігацію, некомерційні повітряні перевезення й спеціальні авіаційні послуги» [1, с. 8].

У цьому контексті варто звернути увагу на міжнародні документи, зокрема Угоду про міжнародний повітряний транспорт від 07.12.1944 та Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944, в яких також використовується термін «повітряний транспорт». На нашу думку, з метою гармонізації національного законодавства з міжнародними нормами та стандартами було б доцільно запровадити оперування на законодавчому рівні категоріями, що визнані міжнародною спільнотою. Власне це дозволить уніфікувати національне законодавство у цій сфері та привести його у відповідність до міжнародних документів.

Варто звернути увагу, що в наукових колах також відсутнє усталене розуміння понять «авіаційний транспорт» і «повітряний транспорт», чи є вони за своїм змістом синонімічними, чи відрізняються. Спробуємо проаналізувати точки зору науковців із цього приводу.

Так, зокрема Д. О. Демченко пропонує під авіаційним транспортом розуміти «всі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден» [2].

Науковці О. М. Саркісова та А. Ф. Токарь у своїй науковій праці [3] одночасно оперують поняттями «авіаційний транспорт» і «повітряний транспорт», що дозволяє дійти висновку, що вказані науковці вважають ці терміни синонімічними та не бачать в них принципової різниці. Схожа ситуація спостерігається і в наукових працях Т. І. Олешка та М. Р. Янківського, які розглядають світовий повітряний транспорт як «складну систему багатьох підприємств, які складаються з постійно взаємодіючих і взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдиний блок; основними компонентами цієї

України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 21.02.2020).

¹ Там само.

системи є авіакомпанії, аеропорти світу, підприємства з обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом, міжнародні організації в галузі цивільної авіації» [4]. У той самий час далі в тексті роботи зустрічається одночасне використання термінів «повітряний транспорт», «авіаційні підприємства», у зв'язку з чим залишається незрозумілим, чи відносять вказані науковці авіаційні підприємства до категорії «повітряний транспорт».

Отже, переважна більшість науковців не бачить принципової різниці між авіаційним та повітряним транспортом, оскільки вони за своїм змістом пов'язані з авіацією. У зв'язку з цим вважаємо за доцільне детальніше зупинитися на характеристиці авіації та з'ясуванні ролі транспорту, що забезпечує її функціонування.

Для України значення авіації та транспорту, що забезпечує її функціонування, важко переоцінити, оскільки геополітичне положення нашої держави, зокрема розташування між країнами Західної Європи, Азії та Близького Сходу, дозволяє нашій державі виступати транзитним посередником для перевезення пасажирів та вантажу на великі дистанції в короткі терміни або ж перевезення у важкодоступні (віддалені) регіони. У зв'язку з цим важливого значення набуває забезпечення належного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, яке має складатися не лише з національних законодавчих актів, а й з низки міжнародних (міжурядових) угод, норми яких упорядковують процедурні питання, пов'язані з повітряними перевезеннями та забезпеченням безпеки авіації. Іншим важливим моментом, крім наявності відповідного правового регулювання функціонування авіаційної галузі, є наявність належної авіаційної інфраструктури.

Що стосується вітчизняних авіакомпаній, то впродовж січня – вересня 2019 року пасажирські та вантажні перевезення здійснювали 29 вітчизняних авіакомпаній, якими загалом виконано 79,7 тис. комерційних рейсів (проти 77,1 тис. за аналогічний період минулого року) [5]. Так, протягом указанного періоду здійснювалися пасажирські авіаперевезення, а також перевезення вантажів і пошти. Варто звернути увагу, що кількість пасажирських перевезень, які здійснювалися 18 вітчизняними авіапідприємствами (це стосується як міжнародних, так і внутрішніх регулярних рейсів) протягом 9 місяців 2019 року, істотно збільшилась у порівнянні з аналогічним періодом 2017 і 2018 років. Проте обсяги перевезення вантажів та пошти у порівнянні з аналогічними періодами попередніх років дещо знизилися.

Стосовно статистичної інформації за 2020 рік, то спостерігається, на жаль, істотне зменшення авіаперевезень (як внутрішніх, так і зовнішніх), що зумовлено пандемією COVID-19 та її стрімким поширенням по всьому світу. Так, лише за січень–березень 2020 року обсяги пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями зменшилися порівняно з відповідним періодом минулого року на 17,3 % та склали 1953,8 тис. чол., у т. ч. міжнародних – на 17,1 % та склали 1757 тис. чол. [6]. Відповідно спостерігається і скорочення пасажиропотоків через аеропорти України на 8,9 %, скорочення кількості комерційних рейсів на 16,3 %, в т. ч. у міжнародному сполученні – на 7,4 % і 14,5 % відповідно.

Варто зазначити, що пандеміологічна ситуація у світі з початку 2020 року негативно вплинула не лише на авіаційну галузь України, що зумовлено різким спадом попиту на авіаційні перевезення, закриттям пунктів пропуску через державний кордон (у тому числі повітряного простору) переважної більшості країн. У результаті це призвело до того, що авіакомпанії були вимушені спочатку скоротити кількість авіаперевезень, а потім і взагалі відмінити виконання практично всіх рейсів, залишивши лише евакуаційні рейси, рейси для здійснення перевезень осіб з метою забезпечення захисту національних інтересів, у рамках виконання міжнародних зобов'язань, а також з метою перевезення представників дипломатичних установ та гуманітарних місій. Така ситуація, звісно, вимагала належного реагування з боку держави, тобто здійснення відповідного державного регулювання функціонування авіаційної галузі у період пандемії, зокрема в частині здійснення авіаперевезень у виняткових випадках, функціонування аеродромів та аеропортів в умовах продовження карантину, паркування літаків у спеціально відведених зонах, унормування питань, пов'язаних з поверненням пасажиром коштів за скасовані рейси або їх перебронювання, забезпечення державної підтримки авіаційної галузі у зв'язку з припиненням фінансових надходжень від усіх учасників ринку (зокрема шляхом виділення із державного бюджету дотацій, надання державної допомоги для забезпечення мінімального функціонування аеродромів та аеропортів, звільнення авіапідприємств від сплати окремих видів податків на певний проміжок часу) тощо.

Забезпечення роботи повітряного транспорту здійснюється на аеропортах та інших спеціально облаштованих для цього інженерних спорудах, і території яких безпосередньо

відбувається приймання, відправлення та технічне забезпечення повітряного транспорту, обслуговування пасажирів та перевезення вантажів. На цей момент на території України функціонує 20 аеропортів, 9 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми та 42 злітно-посадкові майданчики [7].

Важливою складовою забезпечення належного функціонування авіаційної галузі є авіабудування, тобто робота підприємств авіаційної галузі, орієнтована на розробку та побудову з використанням інноваційного потенціалу конкурентоспроможної на світовому ринку сучасної високотехнологічної авіаційної техніки. Так, в Україні сьогодні функціонує ряд компаній авіабудівної галузі, які виробляють надлегкі літаки, авіаційні двигуни, комплектуючі, надають сервісні, ремонтні послуги техніки, які здійснюють такі види діяльності: розробка та виробництво сучасних тренажерних систем для вертолітної авіації; розробка та виготовлення елементів меблевого обладнання для будь-яких типів повітряних суден; розробка вертольотів; ремонт авіаційних турбореактивних двигунів для сучасних бойових літаків; виробництво надлегких літаків, супутньої продукції; розробка та виробництво багатоцільових типів безпілотних літаючих апаратів; виробництво повітряних гвинтів; виробництво легких композитних високопланів; ремонт авіаційної техніки, ремонт авіаційних двигунів; проектування та складання вертольотів; виробництво дельтапланів, планерів; виробництво спортивних пілотажних літаків тощо [8]. У результаті аналізу наведеного вище переліку видів діяльності, що здійснюються на українських підприємствах авіаційної галузі, можна дійти висновку, що Україна є однією з небагатьох країн, де забезпечено повний цикл проектування та виробництва авіаційного транспорту.

Однак, незважаючи на це, «авіаційна промисловість України на сьогодні продовжує функціонувати завдяки збереженому науково-технічному, виробничому та інноваційному потенціалу, який підтримується менеджментом підприємств, зокрема шляхом провадження комерційної діяльності»¹. Таким чином, сьогодні важливого значення набуває забезпечення дієвої державної підтримки, на-

приклад, шляхом оновлення існуючої до цього часу системи дієвих державних преференцій і стимулів для планування та вироблення авіаційного транспорту.

Це, власне, є підтвердженням того, що держава, усвідомлюючи важливість державної підтримки щодо планування та вироблення сучасного інноваційного високотехнологічного авіаційного транспорту, здійснює відповідні кроки у цьому напрямі, зокрема шляхом:

- розробки належної нормативно-правової бази;
- створення суб'єктів державного управління сферою авіаційного транспорту;
- усунення загрозливих впливів із боку зовнішнього середовища;
- відновлення авіабудування;
- забезпечення серійного випуску авіаційного транспорту в разі надходження нових конкурентоспроможних та інноваційних проєктів;
- налагодження взаємодії з європейськими та світовими підприємствами, що функціонують у сфері планування та будівництва авіаційного транспорту;
- забезпечення належного фінансового та матеріально-технічного забезпечення авіапідприємств;
- забезпечення рентабельності та прибутковості авіатранспортних підприємств, зокрема шляхом науково та економічно обґрунтованого збільшення державного замовлення;
- вироблення ефективної науково обґрунтованої системи стимулювання попиту на українську авіапродукцію, продажу авіаційної техніки у лізинг;
- забезпечення прозорості та підзвітності в економічній на фінансовій діяльності авіапідприємств;
- запровадження світової практики співробітництва держави та приватного сектору у сфері авіабудування;
- створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень та їх лібералізації;
- стимулювання наукового забезпечення функціонування галузі авіатранспорту;
- оновлення існуючих підходів до підготовки персоналу, здатного забезпечити конкурентоспроможне функціонування галузі авіатранспорту в Україні тощо.

Висновки

Таким чином, можна дійти висновку, що галузь авіаційного транспорту має специфічні, дише їй притаманні риси. Пропонуємо як специфічні риси, притаманні галузі авіаційного транспорту як об'єкту державного регулювання, виокремити такі:

¹ Деякі питання вітчизняного авіабудування: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10.05.2018 № 429-р // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-p> (дата звернення: 21.02.2020).

- знаходиться у безпосередній взаємодії з економічною, енергетичною, екологічною та соціальною галузями, що й забезпечує її конкурентоспроможність та ефективність;
- одна з найбільш капітало- та наукомістких галузей економіки та одна із провідних галузей промисловості;
- передбачає превалювання інноваційної складової під час проектування та виробництва авіаційного транспорту;
- її ефективність безпосередньо залежить від наявності відповідного державного регулювання;

- здійснює безпосередній вплив на стан національної безпеки держави, оскільки орієнтована, серед іншого, на проектування та виробництво продукції оборонного призначення;
- орієнтована на створення конкурентоздатної продукції та виведення її на світовий ринок;
- розвивається як за рахунок коштів державного бюджету, так і за рахунок залучення іноземних інвестицій та інвестицій бізнес-середовища (в тому числі у результаті участі в комплексних міжнародних програмах із пільговими умовами фінансування).

Список бібліографічних посилань

1. Шереметьєва Є. Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України. *Юридичний вісник*. 2009. № 1 (10). С. 7–11.
2. Демченко Д. О. Державна політика у сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. *Економіка та держава*. 2012. № 9. С. 115–118. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/ecde_2012_9_34.pdf (дата звернення: 21.02.2020).
3. Саркісова О. М., Токарь А. Ф. Аналіз діяльності по здійсненню авіаційних перевезень в Україні. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Серія: Економічні науки*. 2018. Вип. 33. С. 236–242.
4. Олешко Т. І., Янківський М. Р. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 19, ч. 3. С. 154–157.
5. Статистичні дані в галузі авіатранспорту // Міністерство інфраструктури України : офіц. сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html> (дата звернення: 21.02.2020).
6. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень-лютий 2020 року // Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/pro-pas/statistika/operativna-informatsiya/> (дата звернення: 21.02.2020).
7. Аеропорти України // Державна авіаційна служба України : офіц. сайт. URL: <https://avia.gov.ua/placemarks/> (дата звернення: 21.02.2020).
8. Горбачова О. М., Ковтуненко В. М. Аналіз ефективності діяльності підприємств авіабудівної галузі України на сучасному етапі. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 4. С. 427–430.

Надійшла до редколегії 25.02.2020

БРУСАКОВА О. В. ОТРАСЛЬ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА КАК ОБЪЕКТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Акцентируется внимание, что авиационная отрасль является высокотехнологичной отраслью экономики любого государства, динамичное развитие которой требует упорядочения национального законодательства в этой сфере, расширения международного сотрудничества, обновления правовых инструментов, которые используют уполномоченные органы государственной власти во время государственного регулирования отрасли авиационного транспорта. В связи с этим отмечено, что эффективность отрасли авиационного транспорта напрямую зависит от состояния государственного регулирования деятельности в области авиации. Аргументировано, что сегодня важное значение приобретает обеспечение действенной государственной поддержки, например, путем обновления существующей до сих пор системы действенных государственных преференций и стимулов для планирования и выработки авиационного транспорта. Установлено, что государство, осознавая важность государственной поддержки по планированию и выработке современного инновационного высокотехнологичного авиационного транспорта, осуществляет соответствующие шаги в этом направлении; очерчены указанные шаги. Сформулированы специфические черты, присущие отрасли авиационного транспорта как объекту государственного регулирования.

Ключевые слова: транспорт, авиационная отрасль, авиационный транспорт, государственное регулирование, государственная поддержка, обеспечение, упорядочение.

BRUSAKOVA O. V. AIR TRANSPORT AREA AS AN OBJECT OF STATE REGULATION

It is emphasized that the aviation area is a high-tech sector of the economy of any state, the dynamic development of which requires streamlining national legislation in this area, expanding international cooperation, updating legal instruments used by public authorities in state regulation in the air transport area. In this regard, it is emphasized that the efficiency of the air transport area directly depends on the status of state regulation of aviation activities.

As a result of the legislative understanding of the composition of air transport, it is concluded that air transport in this case is understood in a broad sense not only as a set of direct aircraft, but also as a holistic system, which also includes a set of objects for ensuring air transport functioning, air traffic control, etc. It is emphasized that such an interpretation of air transport is not entirely appropriate, as it significantly expands the understanding of this term. In this regard, the expediency of understanding air transport exclusively as a set of vehicles that are united only by their inherent characteristics (transportation in the airspace) is justified. And it is already expedient to single out the objects, the functioning of which has the providing (service) nature and creates conditions for the proper operation of the air transport itself.

The significance of aviation and transport for Ukraine, which ensures its functioning, is revealed. It is argued that today it is important to ensure effective state support, for example, by updating the existing system of effective state preferences and incentives for planning and production of air transport. The specific features inherent in the field of air transport as an object of state regulation are formulated.

It is established that the state, realizing the importance of state support for the planning and development of modern innovative high-tech air transport, takes appropriate steps in this direction; the specified steps are outlined. The peculiarities of the negative impact of the pandemic situation in the world since the beginning of 2020 on the aviation area of Ukraine are characterized.

It is concluded that the state needs to respond appropriately, i.e. to implement appropriate state regulation of the aviation area functioning during the pandemic, in particular in the implementation of air transportation in exceptional cases, the operation of airfields and airports in quarantine, aircraft parking in designated areas, standardization of issues, related to the return of passengers for canceled flights or their rebooking, providing state support to the aviation area in connection with the cessation of financial revenues from all market participants (including by allocating subsidies from the state budget, providing state aid to ensure minimal operation of airports and airfields, exemption of airlines from paying certain types of taxes for a certain period of time), etc.

Key words: *transport, aviation area, aviation transport, state regulation, state support, provision, streamlining.*