

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ,  
МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет

НАУКА І МОЛОДЬ

ГУМАНІТАРНА СЕРІЯ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Випуск 11-12

Київ 2012

УДК 001:378-057.87:009(082)

НАУКА І МОЛОДЬ. ГУМАНІТАРНА СЕРІЯ: Збірник наукових праць. – К.: НАУ, 2012. – 183 с.

У збірнику вміщено статті, у яких викладено результати наукових, експериментальних і теоретичних досліджень молодих учених. Присвячений актуальним проблемам сучасності в галузі науки і техніки. Розрахований на науковців, інженерно-технічних працівників і працівників гуманітарної сфери.

### **ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР**

*Кулик М.С.*, ректор, доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

### **ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА**

*Харченко В.П.*, проректор з наукової роботи, доктор технічних наук, професор, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки

### **ВІДПОВІДАЛЬНИЙ СЕКРЕТАР**

*Геращенко Л.В.*, завідувач сектора організації науково-дослідної діяльності студентів і молодих учених

### **РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ**

*Ареф'єва О.В.*, доктор економічних наук, професор

*Загорулько В.М.*, доктор економічних наук, професор

*Ложачевська О.М.*, доктор економічних наук, професор

*Бородін І.Л.*, доктор юридичних наук, професор

*Калюжний Р.А.*, доктор юридичних наук, професор

*Козачок Я.В.*, доктор філологічних наук, професор

*Гудманян А.Г.*, доктор філологічних наук, професор

*Януш Я.В.*, доктор філологічних наук, професор

*Дротянюк Л.Г.*, доктор філософських наук, професор

*Полісаєв О.П.*, доктор філософських наук, професор

*Барановська Л.В.*, доктор педагогічних наук, професор

*Булгакова Н.Б.*, доктор педагогічних наук, професор

*Лузік Е.В.*, доктор педагогічних наук, професор

Друкується за постановою вченої ради Національного авіаційного університету (протокол № 9 від 21 листопада 2012).

Зареєстровано Державним комітетом телебачення і радіомовлення України.

Свідectво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації КВ № 7798 від 28.08.2003.

Адреса редакційної колегії: 03680, Київ – 58, проспект Космонавта Комарова 1, тел. 406-76-03.

© Національний авіаційний університет, 2012

УДК 338.47:656.7:61.5(045)

Бадьор Ю. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## РОЛЬ ІННОВАЦІЙНИХ ЗНАНЬ ТОП-МЕНЕДЖМЕНТУ В СТАНІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВІАКОМПАНІЇ

*У статті розглянуто сутність економічної безпеки авіакомпанії, її складові, внутрішні та зовнішні чинники впливу на її стан, визначено роль інноваційних знань топ-менеджменту для авіакомпаній в умовах швидких змін та загроз, виявлено сучасні напрямки інноваційного знання та їх значення при можливому приєднанні України до європейської програми «Відкрите небо», підкреслено важливість людського чинника в ефективності діяльності авіакомпанії.*

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день надзвичайної актуальності набуває питання забезпечення належного рівня безпеки держави і відповідних національних інтересів. Це пов'язано з прискореними процесами глобалізації, науково-технічним прогресом та іншими змінами в таких сферах як економічна, соціальна, політична, технічна, екологічна тощо.

Встановлено, що українські авіакомпанії перебувають нині у стадії прискореного динамічного розвитку, а тому постійно знаходяться під впливом внутрішніх та зовнішніх загроз, що призводить до негативних наслідків для всієї авіатransпортної системи України. Захист економічних інтересів та прав власності підприємств є одним із першочергових напрямів у системі економічної безпеки транспорту України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Різні аспекти економічної безпеки на рівні підприємств та організацій та її сутнісні характеристики є предметом дослідження багатьох вчених, зокрема, О. В. Ареф'єва [1], Г. В. Козаченко [2], А. І. Соловйова [4] та інших.

Проблеми, пов'язані з управлінням на основі інноваційних знань керівництва, розглянуті у працях таких науковців, як С. Гарсія [3], Ю. С. Герасимчук [5], В.М. Бондаренко [6].

Варто відзначити вагомий вклад цих дослідників у дослідження проблем економічної безпеки підприємств та шляхів підвищення її рівня. Окремо слід відзначити наукові здобутки Ю. С. Герасимчук при вивченні інноваційних знань менеджерів як основи забезпечення економічної безпеки авіакомпанії.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми.** На нашу думку, в економічній літературі недостатньо вивчені питання взаємозв'язку належного рівня безпеки авіапідприємств з прийняттям управлінських рішень на основі інноваційного знання. Нові виклики і загрози потребують більш ефективних напрямків управлінських рі-

шень вищим керівництвом. На жаль, сьогодні топ-менеджмент не завжди чітко детермінує цілі і завдання, визначає очікуваний результат або (що ще гірше) використовує застарілу інформацію. Сьогодні нова авіакомпанія завдяки ефективному і своєчасному прийняттю рішень та вибору оптимальної бізнес-моделі може зайняти провідні позиції на ринку порівняно швидко, у той час як традиційні лідери переживають втрати із-за недостовірної чи неповної інформації.

Наприклад, міжнародна авіакомпанія «Wizz air» менше, ніж за десять років існування змогла розширити свої ринки збуту на всю Східну і Центральну Європу саме завдяки інноваційному підходу до споживачів і до управління загалом. Правильно обрана бізнес-модель (low-cost) і стратегічний підхід вищого керівництва відіграли значну роль у конкурентній позиції авіакомпанії на ринку, що постійно піддається змінам та загрозам.

В основу забезпечення економічної безпеки авіакомпанії мають бути покладені нові якості керівництва, стратегічне бачення та інноваційний підхід до вирішення питань. Проблема використання інноваційних знань топ-менеджментом авіакомпанії є досить актуальною, оскільки вони мають значний вплив на стан економічної безпеки авіапідприємства і є її визначальним фактором.

**Мета статті.** Головною метою нашого дослідження є представлення управлінських навичок інноваційних знань топ-менеджменту як стратегічного ресурсу забезпечення економічної безпеки авіапідприємства, розгляд сучасних проблем авіаційної галузі України, які потребують новітнього підходу на рівні прийняття управлінських рішень, доведення визначальної ролі людського фактора в формуванні економіки нового типу.

**Вклад основного матеріалу.** Економічна безпека підприємства — це такий стан

корпоративних ресурсів (ресурсів капіталу, персоналу, інформації і технології, техніки та устаткування, прав) і підприємницьких можливостей, за якого гарантується найбільш ефективне їхнє використання для стабільного функціонування та динамічного науково-технічного й соціального розвитку, запобігання внутрішнім і зовнішнім негативним впливам (загрозам) [4, С. 21].

Головна мета економічної безпеки підприємства полягає в тому, щоб гарантувати його стабільне та максимально ефективне нинішнє функціонування і високий потенціал розвитку в майбутньому.

Відзначимо основні цілі економічної безпеки для будь-якого підприємства:

- забезпечення високої фінансової ефективності роботи, фінансової стійкості та незалежності підприємства (організації);
- забезпечення технологічної незалежності та досягнення високої конкурентоспроможності технічного потенціалу того чи того суб'єкта господарювання;
- досягнення високої ефективності менеджменту, оптимальної та ефективної організаційної структури управління підприємством (організацією);
- досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та його інтелектуального потенціалу;
- мінімізація руйнівного впливу результатів виробничо-господарської діяльності на стан навколишнього середовища;
- якісна правова захищеність усіх аспектів діяльності підприємства (організації);
- забезпечення захисту інформаційного поля, комерційної таємниці і досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи всіх підрозділів підприємства та відділів організації;

– ефективна організація безпеки персоналу підприємства, його капіталу та майна, а також комерційних інтересів.

Таким чином, економічна безпека являє собою такий стан підприємства, який забезпечує йому здатність протидіяти несприятливим зовнішнім чинникам.

На сучасному етапі формується якісно нове ставлення до проблеми безпеки, зокрема її економічної складової. Виникає необхідність перегляду існуючих методів і засобів забезпечення безпеки на рівні авіапідприємств, адже ця галузь постійно піддається загрозі терористичних актів і має підвищений рівень ризику. Виявлено, що економічна безпека авіакомпанії базується на авіаційній безпеці та безпеці польотів. Поєднання цих двох понять і має бути покладене в основу ефективного управління авіакомпанією.

Забезпечення економічної безпеки авіапідприємства регулюється як на національному, так і на міжнародному рівнях. На загальнодержавному рівні питання економічної безпеки регулюються законами України, указами Президента України, постановами Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства транспорту та Державіаадміністрації, на міжнародному рівні – нормами та стандартами Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) [5, С. 63].

Зобразимо схематично внутрішні та зовнішні чинники впливу на економічну безпеку авіакомпанії (рис. 1).

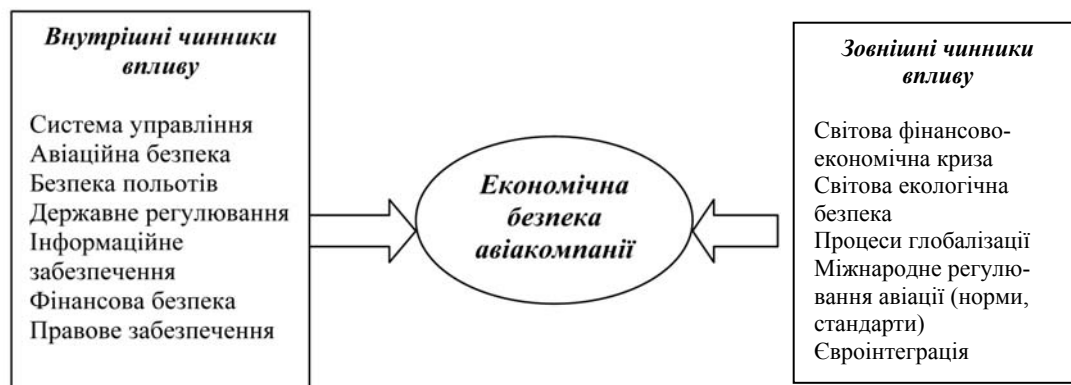


Рис. 1. Внутрішні та зовнішні чинники впливу на економічну безпеку авіакомпанії

Як бачимо з рис. 1, система управління авіакомпанією є одним з визначальних факторів забезпечення економічної безпеки авіакомпанії. Ефективна система управління повинна базуватись на оптимальній організаційній структурі, кваліфікованому та вмотивованому персоналі, чітко окреслених бізнес-процесах, наявній ефективній стратегії розвитку.

На економічну безпеку авіакомпанії впливають різні зовнішні чинники, для ідентифікації яких потрібен постійний моніторинг зовнішнього середовища. Останній, в свою чергу, неможливий без використання новітніх інформаційних технологій та якісно нового знання топ-менеджменту, що базується на власному досвіді й обізнаності, системному мисленні, досконалій технології передачі знання, вмотивованості, сучасних лідерських якостях менеджера. Разом із процесами інформатизації суспільства все більше зростає цінність інноваційних знань, які дають можливість забезпечувати стратегічно важливі перспективи майбутнього сталого розвитку у мінливих умовах. Інноваційне знання як основа забезпечення економічної безпеки авіакомпанії та стратегічний ресурс для прийняття управлінських рішень може бути класифіковане за певними напрямками, які є актуальними на сьогодні та відносяться до компетенції окремих підрозділів в середині компанії. До них відносяться наступні [5, С. 65]:

- технічні знання: міжнародні стандарти і нормативи, єдині авіаційні вимоги (JARs), ініціативи з реформування повітряного простору та систем управління повітряним рухом (SES);

- екологічні – перспективи та загрози від приєднання до Європейської схеми торгівлі шкідливими викидами;

- політичні: наслідки можливого приєднання до європейської програми «Відкрите небо», перспективи введення безвізового режиму;

- технологічні: впровадження сучасних технологій продажу та бронювання, технологій обслуговування пасажирів та вантажу (e-ticketing, e-freight, BIP, FT);

- стратегічні: перспективи приєднання до одного з трьох глобальних авіаційних альянсів (Star Alliance, One world та Sky team ) вибір ефективної бізнес-моделі (лоу-кост, традиційна, змішана модель).

На нашу думку, варто більш детально розглянути проблему приєднання України до програми «Відкрите небо», адже у випадку його реалізації топ-менеджмент авіакомпаній змушений

буде повністю переглянути стратегії своєї діяльності. Рівень економічної безпеки вітчизняних авіакомпаній може значно знизитись, незважаючи на всі переваги даного приєднання.

На сучасному етапі приєднання України до європейської програми «Відкрите небо» є досить актуальним, адже в майбутньому воно може виступити дуже сильним каталізатором стрімких позитивних змін на ринку авіаційних послуг України. Особливої уваги заслуговують наступні переваги: доступне використання для пасажирів послуг авіаперевізників, підвищення довіри між країнами та співпраці в сфері авіаперевезень країн-сусідів, підвищення рівня безпеки польотів, збільшення обсягів авіаперевезень у повітряному просторі країни, набуття досвіду роботи на міжнародному рівні, зміцнення авторитету України як авіаційної європейської держави. Проте, навколо цього приєднання на сьогодні вирує безліч суперечностей. За оцінками провідних фахівців з даного питання, вірогідність вступу України у «Відкрите небо» у 2011 р. вже зараз коливається від 50 до 80 %, і проблеми з аеронавігаційними тарифами автоматично відсувають переговорний процес.

Варто підкреслити, що українським авіаперевізнакам після вступу до «Відкритого неба» буде дуже складно конкурувати із західноєвропейськими гігантами, які відрізняються потужним флотом і значними фінансовими ресурсами. Виявлено, що монополізація авіаринку, яка спостерігається останнім часом в Україні, привела до невиправдано високої вартості квитків на авіаційні перевезення, а конкурентоспроможність багатьох українських авіакомпаній, на жаль, не відповідає бажаному рівню. Варто припустити, що великі перевізники можуть зменшити маржу на київському напрямку і витіснити українські авіакомпанії, а європейські low-cost-гіганти матимуть переваги у ціновому факторі. Вітчизняні авіакомпанії значно поступаються європейським рівнем обслуговування пасажирів, невиправдано високою вартістю квитків на авіаційні перевезення, розмірами флоту. Вітчизняними авіакомпаніями необхідно вживати заходів щодо підвищення конкурентоспроможності, наприклад, об'єднуватися в альянси або тісно співпрацювати з іншими компаніями на ринку. В таких умовах інноваційні знання менеджерів є вирішальним стратегічним ресурсом для безпечного становища авіапідприємств, адже лише ефективні дії вищого керівництва зможуть підвищити конкурентні позиції українських авіакомпаній.

Отже, основою забезпечення економічної безпеки авіапідприємства є ефективна система прийняття управлінських рішень. Лише той працівник, який має відповідні професійні знання, досвід і навички відповідно до посади, здатний приймати ефективні управлінські рішення. Управлінське рішення в інтересах забезпечення економічної безпеки підприємства – це стратегічний чи тактичний альтернативний вибір особою цілеспрямованих дій у межах наданих повноважень та існуючої компетенції. Дуже важливу роль у прийнятті управлінських рішень відіграють цінності як система тверджень про найкращі методи поведінки та кінцеву мету діяльності. Саме управління на основі цінностей, покладене в основі організаційної стратегії, має стати засобом підвищення ефективності авіакомпанії в сучасних умовах економіки знань [3, С. 76-80].

Для побудови «економіки знань» необхідні постійні інвестиції в людський капітал як на рівні держави, так і на рівні компаній. На думку фахівців, інноваційні знання як основа інтелектуального капіталу збільшують конкурентоспроможність авіакомпанії. Лише завдяки постійному управлінню знаннями, ефективній зміні організаційної структури, впровадженню моделей електронно-інформаційної взаємодії, новітніх засобів комунікацій можливе адекватне реагування менеджменту авіакомпанії на зміни. Комбінація цих аспектів і є управлінням на основі інноваційного знання.

Досвід провідних країн світу показує взаємозв'язок динаміки фінансових показників компаній, що характеризують їхню успішність та стійкість, і вкладень в інноваційні проекти та розвиток інтелектуальної складової капіталу шляхом навчання персоналу. Для авіаційної галузі цей взаємозв'язок явно виражений, адже персонал авіаційної галузі потребує спеціальної підготовки, від рівня якої залежить безпека пасажирів та рівень задоволення їхніх вподобань.

Висновок. На підставі вищесказаного можна зробити висновок, що регулювання економічної безпеки авіакомпанії шляхом застосування інноваційного знання менеджерами відповідних підрозділів забезпечує стійкість та ефективність функціонування підприємства в умовах динамічних змін

навколишнього середовища. Сучасні умови спричиняють необхідність врахування світової фінансово-економічної кризи, що негативно впливає на світову авіаційну галузь, а також світових тенденцій із захисту навколишнього середовища.

Актуальним стає питання прийняття ефективних управлінських рішень для високого рівня економічної безпеки.

Авіатранспортна система України є надзвичайно складною, її успішне функціонування можливе лише за ефективного функціонування кожного елемента, а також відповідного регулювання, яке б забезпечувало можливість виконання елементами їхніх функцій вчасно, безпечно і в повному обсязі.

Одним з таких елементів є авіакомпанія, належний рівень безпеки якої можливий лише за побудови ефективної системи управління. Відповідно, для успішного забезпечення безпеки авіапідприємства необхідно врахувати безліч внутрішніх та зовнішніх чинників, розробити стратегію компанії, яка б мала орієнтуватися на майбутнє, а не бути лише відображенням поточної ситуації.

### Список літератури

1. *Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б.* Планування економічної безпеки підприємств. – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2004. – 170 с.
2. *Козаченко Г.В., Пономарьов В.П., Ляшенко О.М.* Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.
3. *Долан С., Гарсія С.* Управление на основе ценностей. – М.: Претекст, 2008. – 313 с.
4. *Соловьев А.И.* Экономическая безопасность хозяйствующего субъекта // Конфидент. – 2002. - №3. – С.46-50.
5. *Герасимчук Ю. С.* Інноваційні знання менеджерів як стратегічний ресурс та основа забезпечення економічної безпеки авіакомпанії / Ю. С. Герасимчук // Акт. пробл. економіки. - 2010. - № 5. - С. 60 - 68.
6. *Фетисов Г.Г., Бондаренко В.М.* Прогнозирование будущего: новая парадигма. – М.: Экономика, 2008. – 283 с.
7. *Дегтяр Н.В.* Кадрова складова як стратегічний чинник інноваційного розвитку авіапідприємства // Економіка. – 2009. - №9. – С. 3-6

*Науковий курівник – Гуріна Г.С.,  
канд. екон. наук, доц.*

УДК 656.7.025 (045)

Белан А. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВІАКОМПАНІЙ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АВІАКОМПАНІЙ

*У статті запропоновано теоретичні основи стратегій розвитку авіакомпаній в умовах економічної кризи та шляхи підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній.*

Глобальна фінансово-економічна криза – це не стільки криза, скільки фінансово-економічна еволюція, викликана, в першу чергу, процесом глобалізації світової економіки. Як будь-яка еволюція, вона має тенденції до революційного прискорення і природного відбору. Авіаційні перевезення є індикатором бізнес активності населення, що припускає рівень розвитку досліджуваного регіону. Криза, що почалася в 2008 році серйозно вплинув на операційну діяльність цивільної авіації світу.

Ціллю даної роботи є дослідження варіантів стратегій розвитку та бізнес-моделей авіакомпаній, а також дослідження шляхів підвищення

конкурентоспроможності авіакомпаній в умовах світової економічної кризи.

В даний час в умовах галузевої та світової економічної кризи, зниження попиту на авіаперевезення, авіакомпанії змушені функціонувати в режимі максимального зниження витрат, вибудовувати свої стратегії з урахуванням націленості на збереження і зміцнення лояльності пасажирів. Загальна ситуація на авіаринку ускладнюється стрибками цін на нафту. Залежно від того, яку маркетингову стратегію вибере керівництво авіакомпанії як перспективу розвитку, методи досягнення кінцевого результату можуть базуватися на розробленій моделі розвитку бізнесу авіакомпанії (рис. 1).

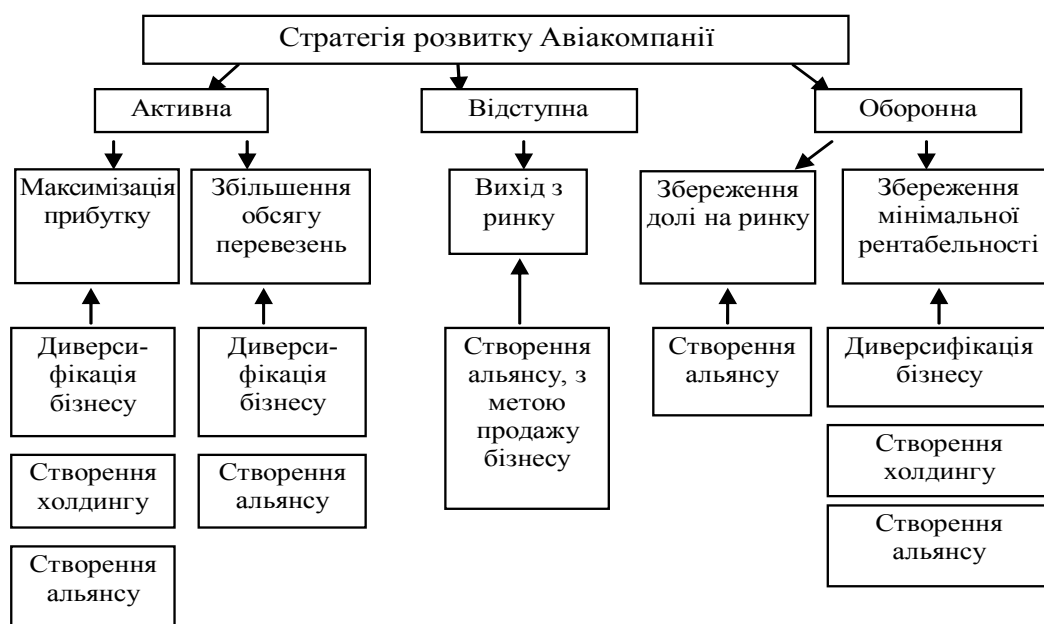


Рис. 1. Варіанти стратегій розвитку бізнесу авіакомпанії в умовах економічної кризи

Можливість поділу витрат за рахунок маркетингу та збільшення доходів шляхом перевезення більшої кількості пасажирів роблять альянси найбільш привабливою моделлю функціонування. Можна виявити тенденцію суттєвого підвищення ефективності авіатранспортної діяльності та конкурентоспроможності учасників ринку на

основі формування і розвитку глобальних альянсів авіакомпаній [4].

Внаслідок світової кризи 2008 року посилися конкурентні процеси, що стало причиною розорення низки авіакомпаній. Зокрема, збанкрутували такі авіаперевізники, як Swissair і бельгійська Sabena, під захист за статтею 11 «Закону

про банкрутство» США потрапили US Airways, в цьому положенні опинилася і авіакомпанія United Airlines [1].

Оскільки традиційні перевізники опинилися не в змозі швидко переорієнтувати діяльність на нові ринки і втратили частину споживачів, на ринку активізувалися авіакомпанії-дискаунтери, бізнес-модель яких значно відрізняється від традиційної моделі, основна її риса – скорочення витрат за всіма можливими статтями видатків. В останні роки бюджетні авіакомпанії успішно складають конкуренцію великим авіакомпаніям, які використовують повні мережеві моделі. Для українського ринку пасажирських авіаперевезень в умовах кризи доцільніше використовувати моделі бюджетних авіакомпаній. Але в Україні як і раніше порівняно дешеві залізниця, автобусні перевезення, з якими буде важко конкурувати будь-якому бюджетного авіаперевізника, тому щоб прибутково функціонувати і бути конкурентоспроможним авіакомпанії необхідно бути універсальним перевізником. Приміром, використовувати різні бізнес-моделі бюджетних авіакомпаній.

Важке становище в галузі призвело до консолідації ринку. Конкуренція в даний час сфокусована в основному між угрупованнями, а не між окремими авіакомпаніями. Керуючись спільним прагненням до збереження вітчизняного повітряного транспорту, визнаючи господарську самостійність один одного, конкуренцію як необхідний атрибут ринку, учасники альянсу можуть істотно вплинути на стабілізацію у розвитку українського ринку авіаперевезень та уникнути катастрофічного становища. Залежно від того, яку маркетингову стратегію вибере керівництво авіакомпанії як перспективу розвитку, методи досягнення кінцевого результату можуть базуватися на розробленій моделі розвитку бізнесу авіакомпанії (рис. 1).

Всі чинники, що впливають на конкурентоспроможність авіакомпанії, можна умовно поділити на зовнішні (макрофактори), до яких, зокрема, відносяться ринкова кон'юнктура, кризові явища, як в цілому в світовій економіці, так і безпосередньо на ринку авіапослуг, злиття та поглинання, входження в альянс, можливість отримання держпідтримки, в тому числі пільг і субсидій, а також доступ до інвестицій, залучення яких часто залежить від форми власності авіаперевізника, і внутрішні (мікрофактори) – здійснення діяльності на базі сучасних методів менеджменту, в тому числі впровадження ефективних

програм з управління витратами авіакомпанії, доходами, персоналом, його мотивація, і як наслідок поліпшення якості надаваних авіакомпанією послуг, розширення маршрутів, освоєння нових географічних ринків, активне впровадження нових інформаційних технологій.

Одним з найбільш ефективних факторів підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній є управління доходами. При гарній програмі управління доходами щорічне збільшення доходу становить 3-7 і більше відсотків [4].

Ключовий елемент програми управління доходами – це можливість отримати максимальний дохід з кожного місця на рейсі, намагаючись розділити клієнтів на основі вартості місця для кожного з них, відокремлюючи їх за допомогою виставлення певних умов, при яких квиток зі знижками є недоступним. В результаті впровадження системи управління доходами авіакомпанія American Airlines, отримала понад 1,4 млрд. дол за три роки на початку 90-х рр. Система управління доходами South African Airways генерує 60 % прибутку авіакомпанії [3].

Таким чином, авіакомпанія, впроваджуючи програми з управління доходами, змінює і свою тарифну політику, намагаючись виявити структуру тарифів, яка отримувала б найбільший дохід при певному характері попиту на ринку. Авіакомпанії диференціюють свою пропозицію, варіюючи якість послуг у польоті, зазвичай пропонуючи різні конфігурації з вибором між класами польотного обслуговування (від одного до трьох) з різницею відрізняються цінами між економ- і бізнес-класом, бізнес- і першим класом. Крім того, є суттєві якісні відмінності між авіакомпаніями.

В даний час в умовах економічної кризи авіакомпанії пропонують великий спектр послуг: від простого обслуговування - перевезення пасажирів і вантажів з одного пункту в інший до складних систем трансферних перевезень через вузлові аеропорти (хаби). Як показує аналіз, найбільш ефективна концепція організації діяльності хаба звичайно включає наступні вимоги: протягом тижня рейси виконуються в одному часовому режимі прильоту і вильоту; обслуговуються одним і тим же типом літака, за винятком днів низького попиту; як тільки на певному напрямку призначено номер рейсу, він повинен залишатися в розкладі незмінним протягом усього сезону; великі трансфертні ринки обслуговуються в виходах, розташованих як можна ближче один до одного, щоб полегшити пересадку; пасажирів внутрішніх і міжнародних рейсів обслуговуються в хабі окремо, і в останніх не виникає необ-



хідності заново проходити паспортний і митний контроль. В даний час для підвищення і зміцнення конкурентоспроможності, авіакомпанії запроваджують також інформаційні технології (ІТ).

Оскільки витрати на систему продажу перевезень займають третє місце за величиною в структурі собівартості авіаперевезень після витрат на пально-мастильні матеріали і заробітну плату. Для організації інтернет-продажів перевізники використовують як власні сайти, так і незалежні веб-портали (наприклад, Expedia або Travelocity) і ресурси, створені групами авіакомпаній (такі як Orbitz в США або Opodo в Європі) [2].

Крім того, обслуговування покупців он-лайн на своїх веб-сайтах дозволяє авіакомпаніям збільшити доходи ще й за рахунок розширення асортименту пропонованих послуг. Згідно з дослідженням «Airline IT Trends Survey», що проводиться щороку компанією SITA спільно з журналом Airline Business, 25-30 % авіакомпаній вже забезпечують через веб-сайти замовлення готелів, турпакети, прокат автомобіля, а половина компаній пропонує розклад у режимі он-лайн і доступ до бонусним програмам для часто літаючих пасажирів, дозволяють використовувати призи, зароблені за великий наліт в милях; допомагають знайти багаж; передбачають спеціальні тарифи та інші види заохочення пасажирів.

В даний час, в умовах економічної кризи, ще одним надзвичайно важливим аспектом застосування нових технологій є впровадження програм по зниженню паливних витрат в авіакомпаніях. Якщо модернізація парку літаків і придбання паливозберігаючої техніки вимагає високих фінансових витрат і принесе прибуток тільки в довгостроковій перспективі, то серед рішень короткострокового характеру варіантом видається поліпшення організації управління повітряним рухом з допомогою програмного забезпечення планування польотів для оптимізації траєкторії польоту з метою раціонального використання авіапалива. Оцінюється, що за рахунок скорочення 220 млн. км зайвих шляхів в Європі, використання подібних програм дозволить авіакомпаніям щорічно заощаджувати близько 146 млн. барелів авіапалива. Таким чином, ефективність топливосбереження покращиться на 3-4 %. Прикладом можуть служити авіакомпанії United Airlines, Air New Zealand, Japan Airlines, які спільно з Федеральним управлінням цивільної авіації США впровадили на 57 рейсах в Сан-Франциско подібну іні-

ціативу. Споживання палива було знижено на 39 % [2].

Аналізуючи діяльність авіакомпанії можна виділити наступні конкурентні переваги, які, багато в чому, характерні для традиційних авіаперевізників: приватна форма власності (приватизація Air France дозволила авіакомпанії здійснити реорганізацію своєї діяльності, поліпшити фінансові показники, залучити додаткових інвесторів, а потім здійснити злиття з голландським авіаперевізником KLM; концентрація діяльності в хабах, регулярність польотів і велика маршрутна мережа залучають високоприбуткових пасажирів; збалансована маршрутна мережа дозволяє чинити опір економічним і геополітичним ризикам; диференціація послуг, що надаються, якість сервісу повністю задовольняє очікування клієнтів, що дозволяє залучати на свої рейси високоприбуткових пасажирів (52 % пасажирів авіакомпанії подорожують для дозвілля і 48 % – це бізнес-мандрівники); сучасні системи управління доходами, що є основою прибутковості перевізника (упор робиться на поєднанні таких елементів: ефективна цінова стратегія (позиціонування продукту, цінові програми, індикатори рівня тарифів) та ін.; ефективна політика хеджування паливних витрат (авіакомпанії вдалося заощадити в 2003/04 р. – 180 млн. дол, в 2004/05 р. – 465 млн., у 2005/06 р. – 1160 млн., 2006/07 р. – 800 млн. Потенційний кумулятивний дохід у період з 2007/2010 рр. планується в розмірі 1,78 млрд. дол). [2]

Бізнес-модель низькобюджетних авіакомпаній значно відрізняється від традиційної моделі, основна її риса – скорочення витрат за всіма можливими статтями видатків. За даними дослідження Європейської асоціації пілотів порівняльна економія низькобюджетних перевізників у порівнянні з традиційними авіаперевізниками становить 57 %. Джерелами економії є: велика щільність крісел, без закріплення за клієнтом – 16 %, економія на аеропортових зборах – 6 %, відсутність безкоштовного харчування на борту – 6 %, продажу квитків через Інтернет без використання глобальних систем бронювання – 3 %, менші витрати на зарплату пілотам – 3 %, велика інтенсивність використання літаків – 3 %, економія на виплаті комісії посередникам – 6 %, мінімальні витрати на обслуговування в аеропорту – 10 %, найпростіші організаційні структури, мінімальні адміністративні витрати і витрати управління – 2 %.

Висновки та перспективи подальших досліджень. На основі проведеного аналізу можна зробити такі висновки, що немає єдиної стратегії, яка буде працювати для кожної авіакомпанії в період кризи. Більшість авіакомпаній розуміє дуже ясний виклик: – пристосуватись або зникнути. Авіакомпанії традиційно мали достатній – можливо навіть над достатній доступ до капіталу, в той час як, мали дуже незначний прибуток, в результаті чого було багато банкрутств. Більшість авіакомпаній також знає, що вони повинні суттєво зменшити їхні витрати, зазвичай це включає і витрати на робочу силу, щоб конкурувати на ринку авіакомпаній 21-ого століття. Сьогодні необхідно використовувати нові методи і засоби організації повітряного руху в міжнародному та внутрішньому сполученні. На основі вивчення світового і вітчизняного досвіду стану цивільної авіації це створення альянсів та/або укладення альянсових угод між авіакомпаніями, що дозволяє нормалізувати критичну ситуацію на ринку транспортних послуг, що склалася у зв'язку з високою конкуренцією і глибокою кризою цивільної авіації в провідних країнах світу. Деякі фахівці й політики вважають, що змінити ситуацію можна тільки шляхом жорсткості контролю над роботою авіакомпаній з боку держави, інші – підсилити конкуренцію між авіакомпаніями. Впровадження програм управління доходами стає одним з основних факторів підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній на світовому ринку авіапослуг. Авіакомпанії, що здійснюють свою діяльність у вузлових центрах – хабах, витягають значну вигоду від розширення маршрутної мережі, збільшують частоту рейсів і число обслуговуваних ринків. За рахунок цього вони залучають високоприбуткових пасажирів, покращуючи фінансові показники і конкурентоспроможність. Чітка спеціалізація, а також розвиток низькобюджетних авіакомпаній в Україні дозволять авіаперевізникам більш ефективно пози-

ціонувати свої послуги на ринку і не тільки перешкоджати витоку «старих» клієнтів, але й залучати нових пасажирів, для яких цінові характеристики є вирішальними.

Щоб змінити ситуацію, держава повинна відстоювати інтереси не однієї-двох, а всіх українських авіакомпаній, у тому числі в ході переговорів про відкриття нових маршрутів. У країнах Євросоюзу, де на кожному з напрямків працює кілька авіакомпаній, вартість послуг на 30-40 % нижче, ніж в Україні.

#### Список літератури

1. Пивонов М. Ю. Влияние мирового экономического кризиса на развитие авиационных перевозок [Текст.] // Вісник Донецького національного університету. – Донецьк: ДонНУ, 2009. – Т. 2. – С. 824-827.
2. Столяреская Е. А. Конкурентоспособность ведущих компаний на мировом рынке авиаперевозок [Текст.] // Журнал «Интеграл», 2009. – № 33. – С 32-35.
3. Столяревская Е. А. Управление доходами в авиакомпаниях [Текст.] // Тезисы доклада в сборнике по материалам Четвертого всероссийского симпозиума «Стратегическое планирование и развитие предприятий», секция 3 (15-17 апреля 2003 г.) / под ред. Кляйнера Г.Б. – М.: ЦЭМИ, 2003. – С. 11.
4. Столяревская Е.А. Альянсы авиакомпаний: виды и тенденции развития на современном этапе [Текст.] / под общ. ред. Бренделевой Е.А. – М.: МГИМО (У), 2005. – Вып. 4. – С. 23-27.
5. Федоренко В.Г., Ніколенко Ю. В., Віденко О.М. та ін. Основи економічної теорії: підручник [Текст.] / за науковою ред. проф. Федоренка В.Г. – 2-ге вид. перероблене і доповнене. – К.: Алеута, 2007. – 519 с.
6. IATA Annual report 2009 [Електр.]. – Kuala Lumpur: IATA, 2009. – 56 р. – Режим доступу до документу: <http://www.iata.org/SiteCollectionDocuments/Documents/IATAAnnualReport2009.pdf>
7. Анализ особенностей современного рынка авиаперевозок в Украине [Текст.] // Журнал «Экономист», 2009. – №2. – С. 15-18.

*Науковий керівник – Марінцева К.В.,  
канд. екон. наук, доц.*

УДК 658.8

Геращенко Ю. В., Дзябенко А. С.

Промислово – економічний коледж  
Національного авіаційного університету, Київ**КОНСАЛТИНГОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ:  
ТЕНДЕНЦІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ**

*Стаття присвячена питанням консалтингового забезпечення підприємств України в сучасних умовах. Проведення такого дослідження дозволило дослідити основні тенденції та виявити перспективи розвитку ринку консалтингових послуг в постіндустріальній економіці.*

**Постановка проблеми.** Сучасні економічні тенденції здійснюються в контексті економіки знань, тому однією з передумов розвитку підприємств України є формування консалтингового забезпечення підприємств, який має сприяти підвищенню конкурентоспроможності підприємств-замовників на основі підвищення якості надання консалтингових послуг [1].

**Актуальність дослідження** обумовлюється тим, що в умовах глобалізації економічних процесів економічне зростання безпосередньо пов'язане з науково – технічним процесом та інтелектуалізацією основних чинників виробництва.

**Метою статті** є дослідження стану розвитку консалтингових послуг в Україні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням розвитку ринку консалтингових послуг у контексті сучасних економічних тенденцій присвячені праці відомих зарубіжних економістів: Р.Мецгера, М.Кубра, К.Свейбі, Л.Грейнера, Л.МакДональда, Ф.Кросмана, російських та українських вчених А.Блінова, Г.Бутиріна, М.Іванова, В.Верби, А.Громова, Г.Жаворонкової, А.Посадського, Т.Решетняк, О.Трофімової, М.Тюнякіна та ін.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Сьогодні поняття «консалтинг» стає все більш звичним для українського бізнесу. Але довірити свою компанію зовнішньому консультанту готовий ще не кожен директор, адже їм доведеться витратити грошові кошти на щось, що здається як мінімум дивним – бо власного досвіду і здорового глузду їм і самим не позичати [2].

Основна мета консалтингу полягає в поліпшенні якості керівництва, підвищенні ефективності діяльності компанії в цілому і збільшенні індивідуальної продуктивності праці кожного працівника [3]. Потенційними споживачами кон-

салтингових послуг виступають будь-які організації, що стикаються з управлінськими проблемами, а продуцентами консалтингового продукту, що визначають пропозицію на консалтинговому ринку, є консалтингові фірми, продуктом виробничої діяльності яких є консультаційні послуги.

Сьогодні в Україні працює понад 300 вітчизняних консалтингових фірм, з яких 42 % займаються виключно наданням послуг з питань управлінського консультування, відкриті представництва провідних консалтингових фірм, що є лідерами консультаційного бізнесу.

На управлінському ринку консалтингової послуги пропонують:

- консалтингові транснаціональні корпорації (велика п'ятірка: Deloitte & Touche, Tohmatsu int., Arthur Andersen & CoSC, McKinsey & Co, PriceWaterhouseCoopers, Ernst & Young.), що мають розгалужену мережу регіональних представництв, об'єднаних єдиною корпоративною стратегією та культурою;

- великі багатофункціональні фірми, в яких працює близько сотні професійних консультантів, котрі спеціалізуються на обслуговуванні великих компаній та пропонують увесь спектр управлінських послуг і вирішення найскладніших проблем. Як правило, такі фірми займаються також і дослідницькою діяльністю, що дозволяє їм постійно удосконалювати пропонований продукт;

- вузькоспеціалізовані фірми, які зазвичай надають консалтингові послуги дрібним і середнім фірмам та пропонують свої послуги в обмеженому секторі управлінського консультування, що дозволяє їм досягти високої якості обслуговування. Як завжди, вони намагаються працювати в певному територіальному просторі;

- університети, навчальні центри, які, проводячи серйозну підготовку спеціалістів, можуть

здійснювати тренінги, ініціюючи тих, хто навчається, дотримання консалтингових знань та у подальшому надання послуг з різних питань бізнесу;

- незалежні окремі консультанти - висококваліфіковані спеціалісти, що мають досвід роботи, і, як правило, виступають або в ролі експертів з будь-яких проблем, або постійними консультантами невеликих фірм.

Загалом, в світі, як і в Україні, ринок консалтингових послуг чітко сегментований, і конкуренція між продавцями консалтингових продуктів ведеться всередині свого сегмента.

Аналіз регіонів надання консалтингових послуг (рис. 1) показує, що основна частина припадає на центральний регіон (35%).

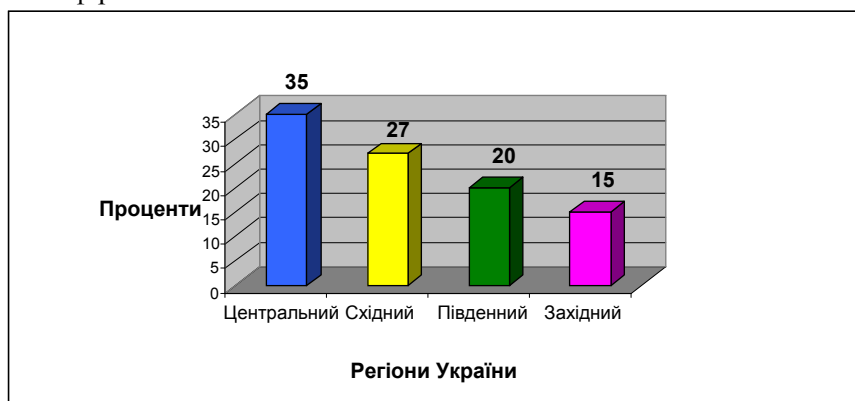


Рис. 1. Консалтинговий ринок по регіонах

Проаналізувавши пропозицію консалтингових послуг в Україні, можна виділити найбільш поширені види надаваних консалтингових послуг (рис. 2).

Зараз у діяльності консультантських фірм України намічаються якісні зміни, пов'язані зі зміною спеціалізації послуг, що надаються.

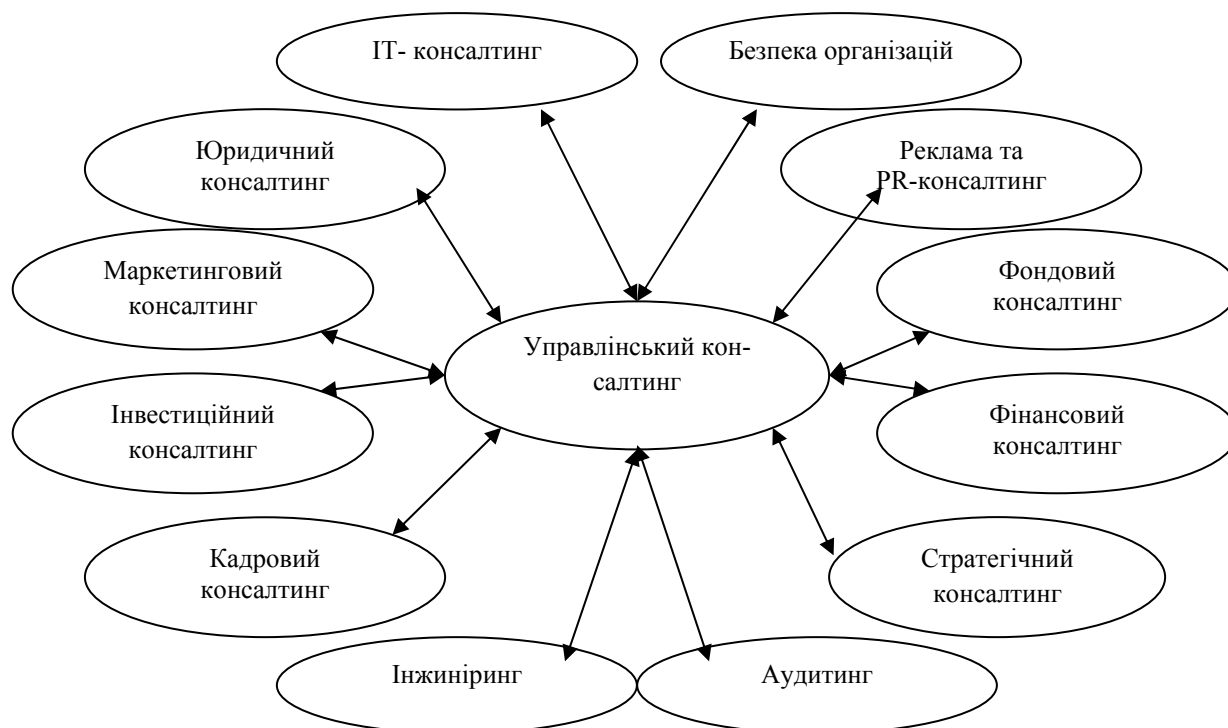


Рис. 2. Види консалтингу

Основними видами послуг консультативного обслуговування стають постприватизаційна підтримка підприємств, маркетингові дослідження, організація маркетингу на підприємствах, розробка ділових стратегій розвитку, пошук партнерів та інвесторів, формування public relations, проведення рекламної кампанії.

Також, за результатами аналізу наявних джерел інформації в даній сфері можна відмітити, що на ринку консалтингових послуг України існує весь спектр консалтингових послуг, який за кількісним складом можна відобразити наступним чином (рис.3.).

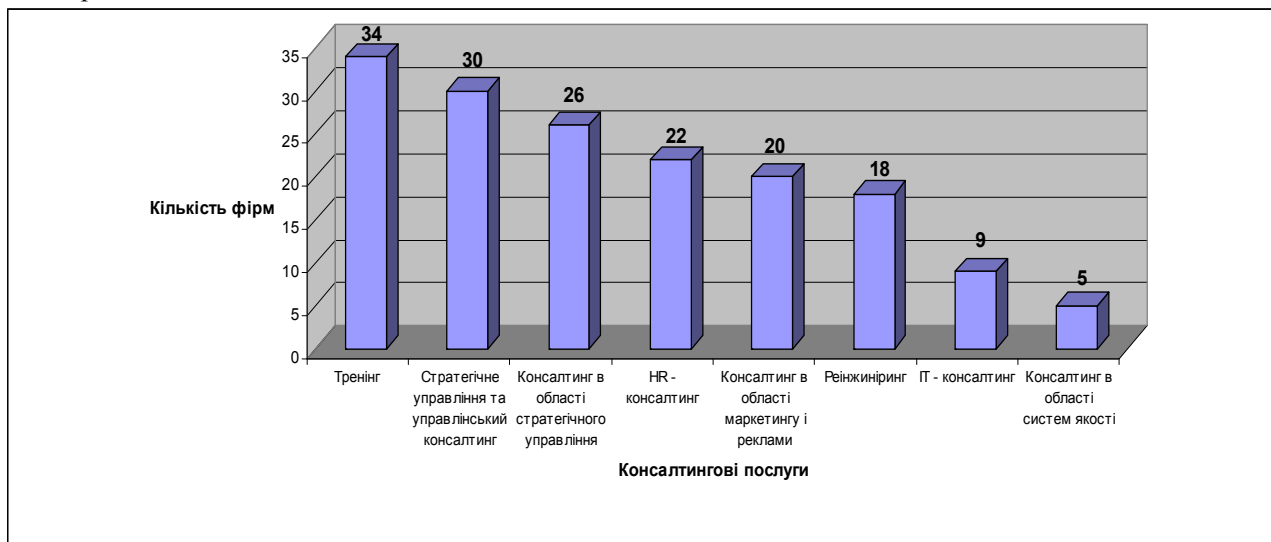


Рис.3. Спектр консалтингових послуг

Отже, з рисунку 3 можемо зробити висновок, що серед всього спектру консалтингових послуг найбільш поширеним в Україні є тренінги, управлінський консалтинг та консалтинг в області стратегічного управління.

Також, за результатами аналізу наявних джерел інформації в даній сфері можна відмітити, що на ринку консалтингових послуг України існує весь спектр консалтингових послуг.

У багатьох компаній є чітка спеціалізація. Серед досліджених компаній 68 % компаній надають тренінгові послуги і 60 % компаній - стратегічного управління і менеджмент консалтинг. Однак, жодна з цих компаній не спеціалізується тільки на одній з цих послуг. У портфелі послуг, що ними надаються, існують і інші консалтингові послуги.

У таких послугах як консалтинг в області фінансів (52 %), консалтинг в області маркетингу (44%) та HR-консалтинг (44 %) є більш чітка спеціалізація компаній. Послуга по реінжинірингу бізнес – процесів (40 %) є дуже популярною в Україні. На даний час не існує консалтингових компаній, які б спеціалізувалися тільки на наданні даної послуги. Частіше за все реінжиніринг бізнес-процесів супроводжується такими послугами, як IT-консалтинг (36 %)

і консалтинг в області якості (18 %). На нинішньому етапі розвитку ринку консалтингових послуг можна впевнено зазначити, що дуже перспективними є всі IT-консалтингу становить 12 % на рік), оскільки в Україні ще дуже багато підприємств, які потребують модернізації та автоматизації операційної діяльності. Це, в свою чергу, потребує змін у підході до ведення бізнесу, в плануванні діяльності компанії, у стратегічному розвитку та в управлінні підприємством [7].

Отже, порівнюючи зарубіжний і вітчизняний ринок консалтингових послуг, головною відмінністю є розмір спектру фінансових послуг. Наприклад, на Заході збільшення попиту на інформаційні технології, зумовлене зацікавленістю виробників у впровадженні

проектів типу «підприємство-ресурси-планування» (ПРП). Такі проекти реалізуються комплексно, на їх впровадження потрібно багато часу (від 6 місяців до 2-х і більше років) і капіталовкладень. Компанії Coca-Cola і Gillette Co витратили на впровадження проектів \$250 млн. [6]. Крім того, в економічно-розвинених країнах, співпраця з консультантами може розвиватись за таким напрямом, як розроблення інноваційних підходів до технологій введення бізнесу, заснованих на інформаційних технологіях.

Наприклад, Farmland Industries Inc., агрогігант з Канзасу з річним оборотом у \$9 млрд., створив спільне підприємство з Ernst&Young-One System Group LLC. Створена компанія не тільки впроваджує програмне забезпечення ПРП, але й здійснюватиме супровід усіх технічних проектів Farmland протягом наступних 15 років. Німецькі фірми в галузі консалтингу одержують все більш технічно складні замовлення. Клієнти вимагають від консультантів, щоб вони не обмежувались поданням знайдених недоліків у роботі, але й пропонували план заходів щодо їх подолання, вироблення нової виробничої концепції [10].

Ринок фінансового консалтингу в Україні розвивається і росте. Щорічно консалтингові компанії, що мають на ринку статус надійних і стабільних, збільшують свої портфелі замовлень і регулярно рапортують про вдало реалізовані проекти.

**Висновки.** Сьогодні з розвитком ринкових відносин в Україні починає формуватися соціально-економічне замовлення на консалтинг. Однак треба ще докласти багато зусиль, щоб він став професійним, як у країнах з розвинутою ринковою економікою. В Україні професійні стандарти у сфері консалтингу тільки починають формуватися. Тому сьогодні не можна однозначно оцінювати рівень компетентності фірми за фактом її членства в Асоціації. Хоча не всі професійно працюючі фірми вступили до неї, але вони можуть розглядатися як повноцінні суб'єкти ринку консалтингових послуг.

Варто відзначити, що в даний час українські консалтингові фірми складають гідну конкуренцію західним, особливо в таких видах діяльності, як: реструктуризація та організація бізнес процесів, управління якістю, інжиніринг, інформаційні технології, маркетинг, аудит, кадровий консалтинг і навчання. Крім того, методичні розробки в таких видах діяльності, як активні методи на-

вчання, навчання в дії, інжиніринг і аудит більш розроблені, ніж закордонні аналоги.

Як стає зрозумілим з результатів дослідження, український ринок менеджмент-консалтингу далекий від того, щоб називатися зрілим. Значна частина керівників не мають чіткого уявлення про те, хто такі менеджмент-консультанти і чим вони займаються. Це означає, що ринок практично не знайомий із цим видом послуг. Позитивним можна вважати те, що респонденти згодні з твердженням, що зовнішня допомога у вирішенні проблем управління все ж необхідна і вплине позитивно на розвиток компанії. А отже, можна сподіватися на те, що існує великий потенціал для розвитку ринку консалтингових послуг в Україні.

#### Список літератури

1. Давиденко В.В. Організаційно-економічний механізм консалтингового забезпечення підприємств. – Рукопис. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами. – НТУУ “КПІ”, Київ, 2005.
2. Коростельов В.А. Роль консалтингу в управлінні бізнесом. Навч. посіб. МАУП, Київ. - 2004. - 252с.
3. Коростельов В.А. Управлінське консультування. Навч. посіб. МАУП, Київ. - 2003. - 104с.
4. Алдакушина Е.С. Сучасна міжнародна торгівля послугами // Зовнішня торгівля. - К.: Либідь, 2000. - № 5. - С. 21-27.
5. Бірюков Л.В., Маргуліс В.Г. та ін. Консалтинг в Україні - К., 1997.- 62с.
6. Блинов А.О., Бутырин Г.Н., Добренкова Е.В. Управленческий консалтинг корпоративных организаций. - М.: Викар, 2002. - 192 с.
7. Демідова Л. Сфера послуг у постіндустріальній економіці // Світова економіка і міжнародні відносини. - К.: Наукова думка, 2003.- С. 16-31.
8. Кацал І. Влучний удар // Консалтинг. - 2006. - №5 (22). - С. 12-16
9. Уткин Э.А. Консалтинг. - М.: ЭКМОС, 2001 - С. 16-33.
10. Gray D. F. Start and run of profitable consulting firm. - Kogan Page Ltd., 1995 - P.13-35.

Науковий керівник – Яровий І.М.,  
канд. екон. наук

УДК 519.876.2:338.27(045)

Казік А. В., Стрижак В. О.

Національний авіаційний університет, Київ

# ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДУ ГРУПОВОГО ВРАХУВАННЯ АРГУМЕНТІВ ТА МОДЕЛЕЙ РЕГРЕСІЙНОГО ТИПУ ДЛЯ МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ (НА ПРИКЛАДІ МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ ІНФЛЯЦІЇ)

*В даній статті розглянуто сутність методу групового урахування аргументів (МГВА), і зроблено порівняльний аналіз прогнозуючих властивостей регресійних моделей та моделей методу групового врахування аргументів на прикладі задачі моделювання процесу інфляції.*

Однією з найважливіших задач, які стоять перед кібернетикою, являється моделювання складних систем на основі спостереження їх взаємодії з навколишнім світом. Моделювання необхідно для того, щоб дізнатися структуру і функції складного об'єкту (задача ідентифікації) і визначити відповідні засоби активного впливу на нього (задача управління) або, якщо ми не маємо таких засобів в повній мірі, щоб дізнатися, чого можна чекати від даного об'єкту в майбутньому (задача прогнозування або екстраполяції).

Проблеми моделювання складних економічних систем можуть бути вирішені за допомогою різних дедуктивних логіко-математичних, індуктивних переборних чи регресійних методів. Дедуктивні та імітаційні методи мають переваги у випадку простих задач моделювання, якщо відома теорія об'єкта, який моделюється, і тому можлива побудова моделі, виходячи з фізично обґрунтованих принципів, застосовуючи знання людини щодо процесів в об'єкті. Але ці методи не в змозі дати задовільний результат для складних систем.

Індуктивний переборний МГВА має переваги при дослідженні складних об'єктів, які не мають певної теорії, зокрема для об'єктів з розмитими характеристиками. Алгоритми МГВА знаходять єдину оптимальну для кожної вибірки моделей за допомогою повного перебору всіх можливих моделей-кандидатів і оцінюють її за зовнішнім критерієм на незалежній вибірці даних. Дослідження показують, що МГВА є найкращим для вирішення задач ідентифікації та прогнозування [1].

Ці алгоритми давно і ефективно використовуються для моделей однократного і багаторазового прогнозування економічних процесів. МГВА вирішує проблему обробки вибірок спостережень. Метою є отримання математичної моделі об'єкту (задача ідентифікації та розпізнавання образів) чи опису процесів, що відбудуться

для об'єкта у майбутньому (задача прогнозування). МГВА вирішує за допомогою процедури перебору, багатовимірну проблему оптимізації моделі:

$$\tilde{g} = \arg \min_{g \in G} CR(g), \quad CR(g) = f(P, S, \xi^2, T, V), \quad (1)$$

де:  $G$  – множина моделей, що розглядаються,  $CR$  – зовнішній критерій якості моделі  $g$  з цієї множини;  $P$  – кількість множин змінних;  $S$  – складність моделі;  $\xi^2$  – дисперсія завад;  $T$  – число трансформацій вибірки даних;  $V$  – кількість видів референтної функції. Для базової референтної функції кожна множина змінних відповідає певній структурі моделі  $P = S$ . Задача трансформується до більш простої одновимірної:

$$CR(g) = f(S),$$

коли  $\xi^2 = \text{const}$ ,  $T = \text{const}$  та  $V = \text{const}$ .

В основі лежить переборна процедура, тобто послідовна перевірка моделей, що вибираються з множини моделей-кандидатів у відповідності до вибраного критерію. Більшість алгоритмів МГВА використовують поліноміальну базисну функцію. Загальний зв'язок між вхідними та вихідними змінними може бути виражений у вигляді функціонального ряду Вольтерра, дискретним аналогом якого є поліном Колмогорова-Габора:

$$y = a_0 + \sum_{i=1}^M a_i x_i + \sum_{i=1}^M \sum_{j=1}^M a_{ij} x_i x_j + \sum_{i=1}^M \sum_{j=1}^M \sum_{k=1}^M a_{ijk} x_i x_j x_k, \quad ,$$

де  $X(x_1, x_2, \dots, x_M)$  – вхідний вектор змінних;

$A(a_1, a_2, \dots, a_M)$  – вектор коефіцієнтів чи ваг.

Компонентами вхідного вектора  $X$  можуть бути незалежні змінні, функціональні форми чи кінцеві різницеві члени. Інші нелінійні базисні функції, наприклад диференційні, логістичні, ймовірнісні або гармонійні також можуть

бути застосовані для побудови моделі. Метод дозволяє одночасно отримати оптимальну структуру моделі та залежність вихідних параметрів від вибраних найбільш значимих вхідних параметрів системи. Традиційно в алгоритмах МГУА для формування зовнішніх критеріїв виконуються послідовні (в порядку слідування даних) розбивання вибірки або розбивання «по дисперсії» – на подібні або неподібні частини вибірки.

Теорія МГВА вирішує проблеми: довгострокового прогнозування; короткострокового передбачення процесів та подій; ідентифікації фізичних залежностей при точних даних; апроксимації багатofакторних процесів; екстраполяції фізичних полів; кластеризації вибірок даних; розпізнавання образів у випадках неперервних та дискретних змінних; діагностики та розпізнавання ймовірнісними переборними алгоритмами; нормативного прогнозування векторних процесів; безмодельного прогнозування за допомогою комплексування аналогів; самоорганізації подвійно-багаторядних нейромереж з активними нейронами.

Для того щоб переконатися, який з методів моделювання краще описує економічні процеси, розглянемо приклад моделювання інфляції за допомогою МНК та МГУА. В поданому прикладі використовується багаторядний алгоритм МГУА, який використовує на кожному рівні переборної процедури однаковий частковий опис (правило ітерації). Даний алгоритм має використовуватися для обробки великої кількості змінних (до 1000). Тобто сутність даного методу полягає в тому, що вихідна змінна повинна бути визначена наперед експертом, що відповідає використанню так званих явних шаблонів (рис.1). На кожному ряді, вибірка даних розширюється на  $F$  змінних, які вираховані за  $F$  кращими моделями (рис. 1).

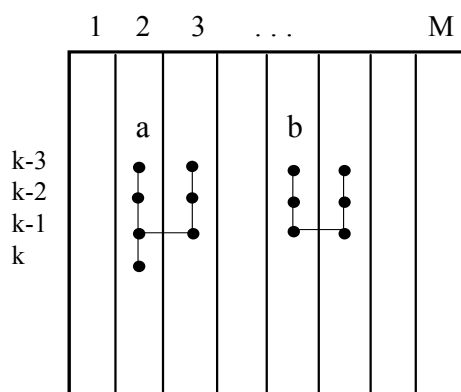


Рис. 1. Отримання умовних рівнянь у вибірці даних.

У Багаторядному Ітеративному алгоритмі правило ітерації залишається незмінним з одного ряду до наступного. Як показано на рис. 1, на першому ряді перебираються моделі, які можна отримати по інформації, яка міститься у будь-яких двох колонках змінних. На другому ряді – у чотирьох колонках, на третьому – у будь-яких восьми колонках і т.д. Правило зупинки таке: оптимальні моделі кожного ряду вибираються по мінімуму зовнішнього критерію.

Приклад. Для побудови моделі по даним, які взяті з [2] по описаному вище способу аналізу структур моделей, побудованих по багаторядному алгоритму МГУА, були вибрані найбільш вагомі аргументи, тобто:

$x_1$  – приватні накопичення (млн. грн.);

$x_2$  – число безробітних всього (відповідно до Муді);

$x_3$  – відсоткові ставки (відповідно до Муді);

$x_4$  – приватне споживання (млн. грн.)

$x_5$  – приватні доходи (млн. грн.)

$x_6$  – валовий національний продукт.

Вихідною величиною являється величина інфляції  $Y_2$ .

По вибірці даних, яка приведена в [3] будувалися моделі залежності інфляції від поточних значень аргументів, причому три останні точки вибірки являли собою екзаменаційну послідовність, тобто для отримання моделі використовувалися лише перші 15 точок. Вибір такого варіанту розрахунків пов'язаний з різкими змінами характеру розвитку процесу. Ставилася така задача: чи можна, використовуючи дані, які відносяться до періоду монотонного розвитку інфляції, передбачити таку різку зміну? Іншими словами, слід було перевірити, чи закладено дані зміни в передісторію і чи можна їх виявити при моделюванні.

Модель, отримана методом найменших квадратів (МНК) включає в собі 6 вихідних аргументів і має такий вигляд:

$$V_{2,t} = 0,1646 + 0,00015x_{1t} - 0,00702x_{2t} - 0,00996x_{3t} + 0,0143x_{4t} + 0,00031x_{5t} - 0,00056x_{6t} \quad (2)$$

де  $V_2$  – модельна оцінка вихідної змінної  $V_2$ ,  $x_{it}$  – значення  $i$ -го аргументу в  $t$ -ій точці ( $i = 1, \dots, 6$ ;  $t = 1, \dots, 18$ ).

Модель має такі характеристики якості: СКВ = 0,0297;  $R = 0,0854$ ;  $S = 157,9\%$  і такі статистичні характеристики:



$$R^2 = 0,864; R_y^2 = 0,762; F = 8,475; m_1 = 6; m_2 = 8; F_{0,05,6,8} = 3,58.$$

Значення  $t$ -статистик  $t_i$  ( $i = 1, \dots, 6$ ):

$$t_0 = 2,9155; t_1 = 0,296; t_2 = 1,619; t_3 = 1,005; t_4 = 0,685; t_5 = 1,801; t_6 = 2,927; t_{(0,05,15)} = 1,753.$$

На рис. 2 приведені оцінки МЗ інфляції (МНК), отримані по моделі (2), на рис. 3 представлено графік їх зміни. Видно, що модель не зовсім відповідає реальній ситуації, причому найбільші помилки відносяться до трьох екзакційних точок, коли тенденція розвитку інфляції різко змінилася. Таким чином, МНК не дозволяє побудувати модель, яка б відображала системні закономірності і могла б застосовуватися для отримання надійного прогнозу, не дивлячись на те, що по статистичних оцінках вона значима,

адже  $F > F_{(0,05,6,8)}, t_0, t_5, t_6 > t_{(0,05,15)}$ .

Модель інфляції, отримана при цих же умовах методом МГУА (М2) має такий вигляд:

$$V_{2,t} = 0,0003x_{1t} + 0,0109x_{3t} - 0,00046x_{4t} + 0,00019x_{5t} - 0,0001156x_{6t}, \quad (3)$$

Характеризується такими показниками якості: СКВ = 0,00873;  $R = 0,0194$ ;  $S = 35,9\%$  і має такі статистичні характеристики:

$$R^2 = 0,718; R_y^2 = 0,604; F = 6,796; F_{0,05,4,10} = 3,48.$$

Значення  $t$ -статистик  $t_i$  ( $i = 1, \dots, 6$ ):

$$t_1 = 0,631; t_2 = 1,252; t_4 = 0,816; t_5 = 1,299; t_6 = 2,646; t_{(0,05,15)} = 1,753.$$

| t | Y <sub>2</sub> | V <sub>2</sub> |        |
|---|----------------|----------------|--------|
|   |                | М3             | М4     |
| 1 | 0.0145         | 0.025          | 0.0125 |
| 2 | 0.0357         | 0.024          | 0.0163 |
| 3 | 0.0267         | 0.018          | 0.0107 |
| 4 | 0.0081         | 0.016          | 0.0187 |
| 5 | 0.0160         | 0.014          | 0.0205 |
| 6 | 0.0092         | 0.009          | 0.0174 |
| 7 | 0.0117         | 0.016          | 0.0147 |
| 8 | 0.0116         | 0.014          | 0.0152 |
| 9 | 0.0140         | 0.017          | 0.0192 |

| t  | Y <sub>2</sub> | V <sub>2</sub> |        |
|----|----------------|----------------|--------|
|    |                | М3             | М4     |
| 10 | 0.0175         | 0.020          | 0.0227 |
| 11 | 0.0283         | 0.021          | 0.0307 |
| 12 | 0.0287         | 0.031          | 0.0305 |
| 13 | 0.0419         | 0.040          | 0.0382 |
| 14 | 0.0536         | 0.051          | 0.0451 |
| 15 | 0.0593         | 0.063          | 0.0618 |
| 16 | 0.0430         | 0.090          | 0.0483 |
| 17 | 0.0326         | 0.118          | 0.0421 |
| 18 | 0.0622         | 0.132          | 0.0736 |

Рис. 2. Оцінка процесу інфляції

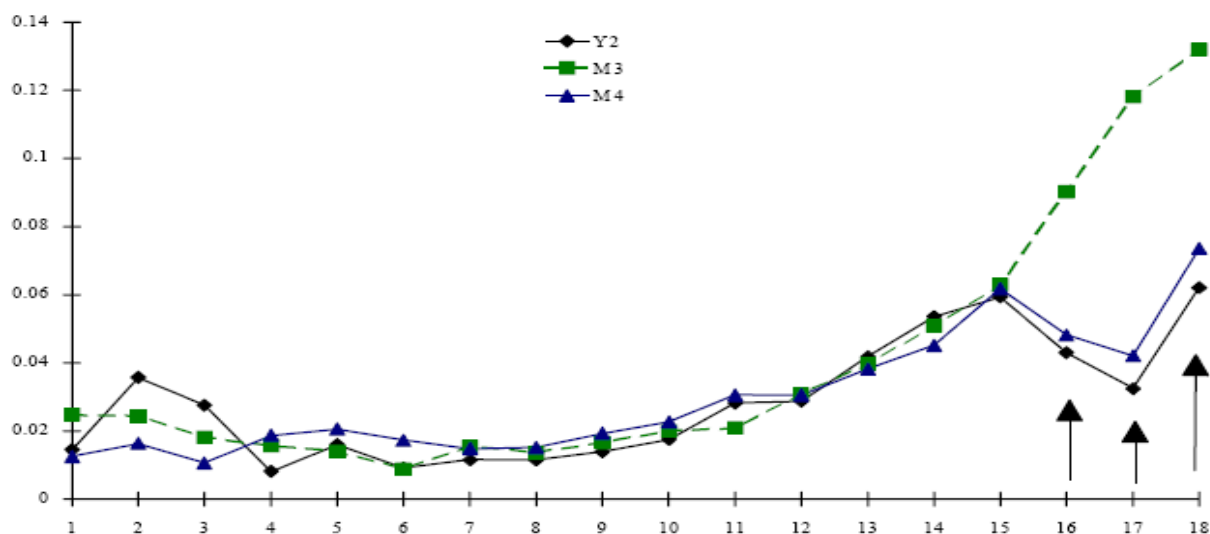


Рис. 3. Порівняння моделей інфляції, отриманих за МНК (М3) і за МГУА (М4) (стрілками позначені точки екзакційної послідовності).

На рис. 2 приведено оцінки М4 інфляції (МГУА), отримані по моделі 3, якість цієї моделі наглядно проілюстрована на рисунку 2, з якого видно, що вона чітко відображає зміни тенденцій процесу, що не досить очевидно з рис. 1, тобто з передісторії (до 16 точки) процесу.

Слід відмітити, що покращення прогнозу відбулося за рахунок спрощення прогнозованої моделі (в даному випадку за рахунок виключення з неї аргументу  $x_2$ ), що характерно для використання в МГУА (ефект виключення «зайвих», не інформованих факторів).

Отже, регресійні моделі, навіть якщо вони по статистичних характеристиках являються значимими, недостатньо точно відображають прогнозовані тенденції. Натомість моделі, побудовані за алгоритмом МГУА, за своїми прогнозуючими властивостями значно ефективніші, ніж регресійні моделі в силу того, що за цими алгоритмами автоматично (за рахунок використання зовнішнього доповнення) відбираються аргументи (фактори), які є найбільш інформативними та значущими для моделювання даного об'єкту.

Саме тому доцільно звернути увагу на відмінності алгоритмів МГВА від інших алгоритмів структурної ідентифікації та селекції кращої регресії полягає у властивостях:

використання зовнішнього критерію, що базується на поділі вибірки даних та є адекватним до задачі побудови прогнозуючих моделей, за зменшенням потреб до об'єму первісної інформації; значно більшою різноманітністю генераторів структур: використання як у регресійних алгоритмах шляхів повного чи зменшеного перебору варіантів структур та застосування оригінальних багаторядних ітераційних процедур;

♦ більшим ступенем автоматизації – достатньо лише ввести первісні дані та вказати зовнішній критерій;

♦ автоматичною адаптацією складності оптимальної моделі та зовнішніх критеріїв до рівня завад у системі чи порушень – ефект завадостійкості обумовлює робастність підходу;

♦ запровадження принципу некінцевих рішень у процес поступового ускладнення моделей.

#### Список літератури

1. *Ивахненко А. Г., Мюллер Й. А.* Самоорганизация прогнозирующих моделей. – К.: Техніка, 1985. – 223 с.
2. *Бюлетень економічної кон'юнктури України.* – Київ: НДІ статистики Мінстату України. 1997. – випуск № 3. – 134 с.
3. *Степанко В.С., Копта Ю.В.* Опыт применения системы АСТРИД для моделирования экономических процессов по статистическим данным // Кибернетика и выч. Техника, 1999. – Вып. 117. – С. 23-29.

*Науковий керівник – Лецинський О.Л.,  
канд. фіз.-мат. наук, доц.*

УДК 65.011.7(045)

Козир І. Ю.

Національний авіаційний університет, Київ

**УПРАВЛІННЯ ФІНАНСАМИ ПРИ НЕЧІТКИХ УМОВАХ**

*Стаття призначена комплексному дослідженню процесів управління фінансами. Зроблено детальний аналіз методів прогнозування банкрутства. Проведення такого аналізу дало змогу виявити необхідність врахування нечіткої класифікації.*

Головна увага інвестора щодо цінних паперів емітента має бути сфокусована на фінансовому здоров'ї емітента. Вкладаючи гроші, інвестор (чи власник) розраховує отримати дохід як у формі дивідендів по акціях, відсотків по боргових зобов'язаннях, так і у вигляді курсового росту відповідних інвестиційних інструментів.

Погіршення фінансового здоров'я емітента, що супроводжується ростом його боргів, викликає ризик зриву платежів по зобов'язаннях, припинення будь-яких виплат і згорання діяльності неуспішного суб'єкта ринку. Іншими словами, виникає ризик банкрутства. Мінімізувати ризик банкрутства, максимально оздоровити фінанси корпорації – це завдання фінансового менеджменту корпорації.

Завдання визначення міри ризику банкрутства є актуальним як для власників підприємства, так і для його кредиторів. Тому викликають інтерес будь-які науково обгрунтовані методики оцінки ризику банкрутства.

Міра ризику банкрутства – це комплексний показник, що характеризує як фінансове положення підприємства, так і якість управління ним, яке, отримує своє вираження у фінансовому еквіваленті, але не вичерпується одними лише фінансовими наслідками.

Так, безладне позичання засобів у банків рано чи пізно приведе до того, що об'єм позикових коштів перевищить реальні можливості підприємства за розрахунками з кредиторами. Це означає втрату фінансової стійкості, яка легко прослідковується по балансу фірми. Але корінь проблеми знаходиться не в самих фінансах, а в неадекватних способах управління ними. Фінанси – тільки дзеркало проблеми, яку необхідно вирішувати часта навіть не фінансовими ресурсами.

У практиці фінансового аналізу дуже добре відомий ряд показників, що характеризують окремі сторони поточного фінансового положення підприємства. Сюди відносяться показники ліквідності, рентабельності, стійкості, оборотно-

сті капіталу, прибутковості. По ряду показників відомі деякі нормативи, що характеризують їх значення позитивно або негативно. Наприклад, коли власні засоби підприємства перевищують половину усіх пасивів, що відповідає цій пропорції коефіцієнт автономії більше 0.5, і це його значення вважається «хорошим» (відповідно, коли воно менше 0.5 – «поганим»). Але у більшості випадків показники, що оцінюються при аналізі, однозначно нормувати неможливо. Це пов'язано із специфікою галузей економіки, з поточними особливостями діючих підприємств, із станом економічного середовища, в якому вони працюють. Проте, будь-яка зацікавлена положенням підприємства особа (ОПР), не задовольняється простою кількісною оцінкою показників. Для ОПР важливо знати, чи прийнятні отримані значення, чи хороші вони, і в якій мірі. Крім того, ОПР прагне встановити логічний зв'язок кількісних значень показників виділеної групи з ризиком банкрутства. Тобто, ОПР не може бути задоволене бінарною оцінкою «добре – погано», його цікавлять відтінки ситуації і економічна інтерпретація цих значень відтінків. Завдання ускладнюється тим, що показників багато, змінюються вони часто різнонаправлено, і тому ОПР прагне згорнути набір усіх досліджуваних приватних фінансових показників в один комплексний, за значенням якого і судити про міру благополуччя фірми і про те, наскільки далеко або близько підприємство знаходиться від банкрутства.

Успішний аналіз ризику банкрутства підприємства можливий лише на основі наступних основних передумов:

1. У основу аналізу лягають результати спостереження підприємства за можливо довший період часу.

2. Облікові форми, використовувані при аналізі, повинні достовірно відображати справжній фінансовий стан підприємства.

3. Для аналізу використовуються лише ті показники, які найбільшою мірою критичні з точки

зору їх відношення до банкрутства підприємства. А це можливо, коли ОПР оцінює не лише фінансовий стан підприємства, але і його галузеве положення.

4. Особа, що робить аналіз, повинна мати в розпорядженні показну статистику банкрутств, яка також має бути верифікована на ту, що відноситься до банкрутства цього підприємства. З точки зору галузі, країни і періоду часу, за який проводиться аналіз.

Усе перераховане говорить про те, що експерт-аналітик повинен скласти уявлення про те, що є «хорошим» або «поганим» в масштабі галузі, до якої відноситься це підприємство.

Так, наприклад, інвестор в цінні папери повинен стежити за тим, як ключове відношення ціни акції до прибутків по ній для підприємства співвідноситься з тим же для сектора економіки, до якого воно відноситься. У розвинених країнах світу проблема постачання зацікавлених осіб повною і оновленою економічною статистикою успішно розв'язана. Так, 9000 американських акціонерних товариств, чії акції котируються на провідних біржах країни, класифіковано і віднесено до 9 галузей, 31 індустріальної економічної групи і 215 секторів. По кожній з цих груп доступна інформація по широкому спектру фінансових показників діяльності групи, отриманих як середньозважене по усіх підприємствах, що входять до цієї групи. Така масштабна база для порівняльного аналізу дозволяє ОПР приймати упевнені рішення. В Україні подібна робота тільки починається, тому при класифікації показників слід спиратися не лише на статистику, але і на думку експертів, що мають в розпорядженні багаторічний фактичний досвід фінансового аналізу підприємств.

Одним з найважливіших інструментів системи раннього попередження та методом прогнозування банкрутства підприємств є дискримінантний аналіз. Під дискримінантним аналізом здебільшого розуміють комплекс методів математичної статистики, за допомогою якого здійснюється класифікація досліджуваних одиниць (підприємств) залежно від значень обраної сукупності показників відповідно до побудованої метричної шкали. Така шкала будується на основі емпіричного дослідження фінансових показників великої кількості підприємств, одні з яких опинились у фінансовій кризі, а інші успішно продовжують свою діяльність.

У процесі аналізу підбирається певна система показників, дослідивши значення яких, можна

віднести підприємство до того чи іншого класу та з високим рівнем ймовірності спрогнозувати його майбутній фінансовий стан. У теорії і практиці здебільшого розрізняють однофакторний та багатофакторний дискримінантний аналіз.

В основі однофакторного (одновимірного) аналізу покладено сепаратне дослідження окремих показників (які є складовою певної системи показників) та класифікацію підприємств за принципом дихотомії. Віднесення підприємства до категорії «хворих» чи «здорових» здійснюється у розрізі окремих показників відповідно до емпірично побудованої шкали граничних значень досліджуваного показника. Наприклад, згідно зі шкалою значень показника рентабельності активів граничне значення цього показника становить 2 %. Це означає, що підприємства, в яких рентабельність активів  $> 2\%$ , за цим критерієм вважаються «здоровими»; якщо ж значення цього показника  $< 2\%$ , то підприємство належить до групи суб'єктів господарювання, яким загрожує фінансова криза.

Загальний висновок про якість фінансового стану підприємства робиться на основі аналізу відповідності кожного з показників, які включені в спеціально підібрану систему, їх граничним значенням. Найвідомішими моделями однофакторного дискримінантного аналізу є системи показників Бівера та Вайбеля.

В основі досліджень американського економіста В. Бівера покладено 30 найчастіше вживаних у фінансовому аналізі показників. За ознакою однорідності вони були згруповані в шість груп. З кожної групи Бівер вибрав по одному найтипівішому показнику, які й склали його систему прогнозування:

- 1) відношення Cash-flow до позичкового капіталу;
- 2) відношення чистого прибутку до валюти балансу;
- 3) відношення позичкового капіталу до валюти балансу;
- 4) відношення оборотних активів до поточних зобов'язань (показник покриття);
- 5) відношення робочого капіталу до валюти балансу;
- 6) відношення різниці між очікуваними грошовими надходженнями і поточними зобов'язаннями до витрат підприємства (без амортизації).

З використанням матеріалів аналізу 79 фінансово неспроможних і такого ж числа фінансово спроможних підприємств Бівер розробив шкалу

граничних значень для кожного з наведених показників стосовно американських підприємств.

У німецькомовній економічній літературі досить поширеною є система показників Вайбеля. В основі досліджень, здійснених П. Вайбелем протягом 1960–1971 рр., покладено аналітичні матеріали по 72 швейцарських підприємствах будівельної, металургійної, легкої та годинникової галузей виробництва, половина з яких перебувала у фінансовій кризі. Класифікацію підприємств за цією системою пропонується здійснювати з використанням таких показників:

- 1) відношення позичкового капіталу до валюти балансу;
- 2) відношення оборотних активів до поточних зобов'язань (показник покриття);
- 3) відношення Cash-flow до поточних (короткострокових) зобов'язань;
- 4) відношення різниці між очікуваними грошовими надходженнями та поточними зобов'язаннями до витрат підприємства (без амортизації);
- 5) відношення середнього залишку кредиторської заборгованості до вартості закупок, помножене на 365;
- 6) відношення середніх залишків виробничих запасів до величини затрат на сировину (матеріали), помножене на 365.

Для кожного з наведених показників Вайбель побудував відповідні шкали у вигляді діаграм, в яких показана динаміка значень показників протягом п'яти років перед настанням в однієї з груп досліджуваних підприємств фінансової неспроможності. У разі, якщо значення всіх шести показників аналізованого підприємства перебувають у безпечній зоні відповідної шкали, то цьому суб'єкту господарювання не загрожує банкрутство. Якщо ж значення більше трьох показників наближається до зони «хворих» підприємств, то аналізоване підприємство вважається таким, якому загрожує банкрутство. Щодо підприємств, в яких менше трьох показників знаходяться у критичній зоні, Вайбель рекомендує проводити додатковий аналіз.

Головним суперечливим моментом однофакторного дискримінантного аналізу є те, що значення окремих показників може свідчити про позитивний розвиток підприємства, а інших — про незадовільний. Така ситуація унеможливорює об'єктивне прогнозування банкрутства. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є застосування багатофакторного дискримінантного аналізу. В процесі аналізу підбирається ряд показників, для

кожного з яких визначається вага в так званій дискримінантній функції. У загальному вигляді алгоритм лінійної багатофакторної дискримінантної функції можна представити в такій формі:  $Z = a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + \dots + a_nx_n$ , де  $a_1, a_2, a_3, \dots, a_n$  — коефіцієнти (ваги) дискримінантної функції;  $x_1, x_2, x_3, \dots, x_n$  — показники (змінні) дискримінантної функції.

Величина окремих ваг характеризує різний вплив окремих показників (змінних) на загальний фінансовий стан підприємства. Віднесення аналізованого підприємства до групи «хворих» чи «здорових» залежить від значення інтегрального показника, який є результатом розв'язку дискримінантної функції, а також від побудованої на основі емпіричних даних прямої поділу.

Методологія багатофакторного дискримінантного аналізу може використовуватися як службами контролінгу підприємства для своєчасного виявлення симптомів фінансової кризи, так і банками при оцінці кредитоспроможності позичальника. Про актуальність і значимість розглянутого методу прогнозування фінансового стану підприємств свідчить вже те, що Європейський центральний банк для полегшення класифікації позичальників на надійних та проблемних рекомендує своїм підрозділам, а також комерційним банкам використовувати в роботі галузевий дискримінантний аналіз. При цьому пропонується застосовувати три різні дискримінантні функції: для промислових підприємств, підприємств торгівлі та громадського харчування, для інших підприємств.

Використання методології багатофакторного дискримінантного аналізу у вітчизняній практиці є досить обмеженим, що зумовлено такими основними чинниками:

по-перше, неможливістю розробки власних, галузевих дискримінантних функцій через відсутність фахівців достатньої кваліфікації;

по-друге, відсутністю достатніх коштів для закупівлі та адаптації західних методик до вітчизняних умов господарювання;

по-третє, недостатнім рівнем об'єктивності показників, які відображаються підприємствами у фінансовій звітності (проблематика подвійної бухгалтерії).

У той же час в Україні використовуються численні методики однофакторного дискримінантного аналізу, однак вони безсистемні, не враховують галузевих особливостей і не містять відповідних «ключів» інтерпретації.

Найвідомішими моделями прогнозування банкрутства на основі багатофакторного дискримінантного аналізу є тест на банкрутство Тамарі (1964), модель Альтмана (1968), модель Беермана (1976), система показників Бетге-Хуса-Ніхауса (1987), модель Краузе (1993).

Модель прогнозування банкрутства, розроблена американським економістом Е. Альтманом, має також назву «розрахунок Z-показника» і є класичною в своїй сфері (вона включена до більшості західних підручників, присвячених фінансовому прогнозуванню та оцінці кредитоспроможності підприємств). Побудована Альтманом дискримінантна функція має такий вигляд:

$$Z = 0,012X_1 + 0,014X_2 + 0,033X_3 + 0,006X_4 + 0,999X_5.$$

Це п'ятифакторна модель, де чинниками виступають окремі показники фінансового стану підприємства. Адаптовано до вітчизняних стандартів фінансової звітності окремі змінні дискримінантної функції мають такий вигляд:

$X_1$  – робочий капітал / валюта балансу;

$X_2$  – сума нерозподіленого прибутку (непокритого збитку) та резервного капіталу / валюта балансу;

$X_3$  – звичайний прибуток до оподаткування + проценти за кредит / валюта балансу;

$X_4$  – ринкова вартість підприємств (ринкова вартість корпоративних прав) / позичковий капітал;

$X_5$  – чиста виручка від реалізації продукції / валюта балансу.

Провівши аналіз 33 пар промислових підприємств з обсягом валюти балансу від 1 до 25 млн дол. США, Альтман дійшов такого висновку щодо інтерпретації значень Z-показника: < 1,8 – висока, 1,8-2,67 – не можна однозначно визначити, 2,67 і вище – низька.

Зіставлення даних, отриманих для низки країн, показує, що підхід Альтмана не має стійкості до варіацій в початкових – даних. Статистика, на яку спирається Альтман і його послідовники, можливо, і репрезентативна, але вона не має важливої властивості статистичної однорідності вибірки подій. Одна справа, коли статистика застосовується до вибірки радіодеталей з однієї зробленої партії, а інша, коли вона застосовується до фірм з різною організаційно-технічною специфікою, зі своїми унікальними ринковими нішами, стратегіями і цілями, фазами життєвого циклу і так далі.

Тут неможливо говорити про статистичну однорідність подій, і, отже, допустимість застосування імовірнісних методів. Сам термін «вірогідність банкрутства» ставиться під сумнів.

Зрозуміло, ми маємо право вважати, що чим вище, рівень фінансової автономії підприємства, тим далі воно знаходиться від банкрутства. Це ж виражають усі монотонні залежності, отримані на основі підходу Альтмана. Але наскільки насправді велика ця дистанція в конкретному випадку окремого підприємства, питання це не може бути вирішене на основі підходу Альтмана, тому що висновок може бути зроблений не на підставі даних самого підприємства, а на базі статистики (квазістатистики) усіх можливих банкрутств.

Визріває бажання не застосовувати і не вимірювати загальне до окремого, а детально досліджувати окремі випадки, у відношенні до загального, тобто змінити напрям дослідження.

Підхід Альтмана має право на існування, коли в наявності однорідність і репрезентативність подій виживання/банкрутства. Але ключовим обмеженням цього методу є навіть не проблема якісної статистики. Річ у тому, що класична вірогідність – це характеристика не окремого об'єкту або події, а характеристика генеральної сукупності подій. Розглядаючи окреме підприємство, імовірно описують його відношення до повної групи. Але унікальність будь-якого підприємства в тому, що воно може вижити і при дуже слабких шансах, і, зрозуміло, навпаки. Одиначність долі підприємства підштовхує дослідника придивитися до підприємства пильніше, розшифрувати його унікальність, його специфіку, а не шукати схожості, а, навпроти, діагностувати і описувати відмінності. При такому підході статистичній вірогідності місця немає. Дослідник інтуїтивно це відчуває і переносить акцент з прогнозування банкрутства на розпізнавання ситуації, що склалася, з визначенням дистанції, яка відділяє підприємство від стану банкрутства.

Дослідник, аналізуючи близькі в ринковому сенсі підприємства, обґрунтовує їх квазіоднорідність в межах заданої вибірки. Тому порівняльний аналіз підприємств вибірки і їх нечітка класифікація за рівнем окремих фінансових показників стають науково обґрунтованою справою.

*Науковий керівник – Лещинський О.Л.,  
канд. фіз.-мат. наук, доц.*

УДК 005.8(043.2)

Пилипенко І. О.

Національний-авіаційний університет, Київ

## СПЕЦИФІКА ПІДХОДІВ ДО РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ З РІЗНИМ СТУПЕНЕМ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

*Стаття присвячена питанням вибору оптимальної стратегії реалізації проекту на стадії ініціації з врахуванням специфіки сучасним методологій з управління проектами. Здійснення аналізу застосування сучасних підходів проектного менеджменту у проектах з різним ступенем невизначеності дало змогу визначити головні критерії вибору стратегії реалізації проекту.*

Ключові слова: підходи управління проектами, класифікація проектів, стратегія управління проектами, недоліки методологій управління проектами.

Ціль статті: Оптимізувати процес вибору стратегії реалізації проектів на їх ранніх стадіях.

При початку нового проекту, одним з найважливіших завдань, є вибір стратегії реалізації проекту. Питання вибору оптимального підходу реалізації проекту пов'язана з визначенням специфіки застосування сучасних методик та моделей життєвого циклу проекту та співставлення з потребами проекту.

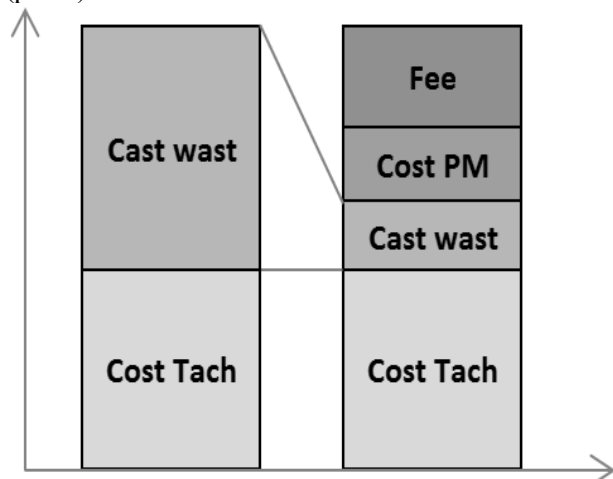
На сьогоднішній день існує досить велика кількість методик управління проектом. Сама наявність численних методик вказує на існування протилежних поглядів на систему управління, специфіку застосування окремих підходів та відсутністю чітких рекомендацій щодо їх використання.

Підхід до реалізації проекту визначають на стадії ініціації проекту. Він є ключовим фактором успіху проекту, оскільки рішення, прийняті на початку проекту, визначають хід його реалізації. Зміна ключових рішень щодо стратегії реалізації проекту надалі призводить до значних затрат часу і коштів [3], ось чому визначення стратегії є однією з найважливіших задач на початку проекту (рис.1).



Рис. 1. Вплив учасників проекту під час виконання проекту

Також одним з ключових показників при управлінні проектом є економічна доцільність при застосуванні методу тобто визначення вартості управління проектом [5]. Доцільність застосування методу визначається співвідношенням затрат на управління зі зменшенням непродуктивних затрат (рис 2).



Cost<sub>Tech</sub> - технологічна вартість  
Cost<sub>wast</sub> - непродуктивні затрати  
Cost<sub>pm</sub> - Вартість управління.  
Fee – Внагорода

Рис. 2. Вартість управління проектами

### 1) Огляд сучасних підходів

Групування сучасних підходів до реалізації проектів було проведено за двома характеристиками проекту:

- 1) тривалість проекту (T);
- 2) визначеність проекту (D);

Тривалість проекту була розділена на проекти з терміном реалізації до півроку та понад півроку.

У критерій визначності проекту ввійшли такі показники:

- 1) конкретизація цілей та параметрів проекту;

2) визначення рівня зацікавленості клієнтів в продукті проекту;

3) можливість здійснення детального планування проектних дій.

Підходи до реалізації проектів за цими критеріями були розподілені на чотири групи:

1) (T+;D+) – довготривалі проекти з високим ступенем визначеності;

2) (T-;D+) – короткотривалі з високим ступенем визначеності;

3) (T-;D-) – короткотривалі з низьким ступенем визначеності.

4) (T+;D-) – довготривалі проекти з низьким ступенем визначеності.

#### **Група №1 Довготривалі проекти з високим ступенем визначеності (T+;D+)**

До найбільш типових прикладів цієї групи належать проекти з важкої та будівельної промисловості. Значної популярності в цій галузі набули стандарти управління проектними PMBOK і PRINCE 2. Завдяки визначеності проектів цієї групи методології дозволяють побудувати детальний план реалізації проекту зі значною оптимізацією ресурсів, унаслідок чого економія часу та затрат на виконання проектів досягає 30%.

#### **Група №2 Короткотривалі проекти з високим ступенем визначеності (T-;D+)**

Характерною рисою всіх підходів до реалізації проектів є намагання компенсувати за рахунок оптимізації процесу реалізації проекту витрати ресурсів на використання цих підходів. У цьому і полягає суть застосування проектного менеджменту (рис. 3).

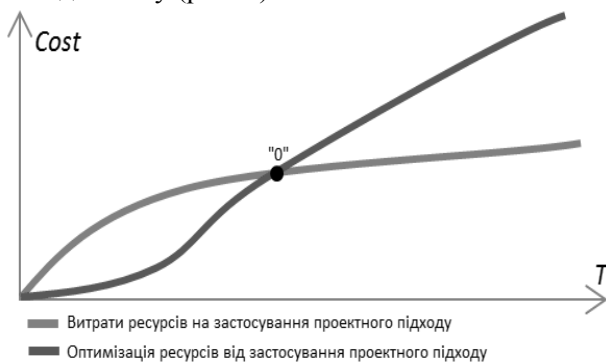


Рис. 3. Співвідношення затрат на застосування підходу та отриманих вигод

У короткотривалих проектах при повноцінному застосуванні підходів першої групи, витрати на їх застосування та оптимізація ресурсів перебувають біля точки «0», що робить дані підходи неефективними.

У даній групі найбільш ефективним є підхід ручного управління («Hand Control»), коли проектний менеджер не формалізує процеси в проекті, а генерує вже готові рішення для виконання підлеглими. Звісно, при цьому зростає роль проектного менеджера й пов'язані з цим ризики. Але на короткотривалих проектах виникнення цих ризиків є малоймовірним, і тому підхід є цілковито виправданим.

#### **Група №3 Короткотривалі проекти з низьким ступенем визначеності (T-;D-)**

ІТ проекти є типовими представниками даної групи.

Зазначимо особливі риси цих проектів:

1) розробка ПЗ здебільшого є інтелектуально-творчою роботою, яка за своєю природою передбачає невизначеність та інноваційність;

2) неможливість складання точного технічного завдання (далі – ТЗ), що зумовлена частою зміною вимог до ПЗ в процесі розробки під впливом короткого життєвого циклу продукту та швидкої зміни бізнес середовища;

3) збільшення людських ресурсів не призводить до зменшення часу розробки через необхідність забезпечення взаємодії всіх програмістів, що є досить трудомісткою задачею;

4) швидка зміна технологій призводить до малого ЖЦ розробки продукту та ЖЦ самого продукту.

Ці фактори зумовили появу специфічних проблем у проектах розробки програмного забезпечення:

1) значна частка творчої складової у процесі унеможливорює застосування традиційних підходів до реалізації проектів, оскільки передбачає невизначеність та інноваційність;

2) значна кількість недоліків у складанні ТЗ виявлялася на стадії тестування продукту, що передбачало внесення значних змін у ПЗ в той час, коли за традиційним ЖЦ реалізації проекту більша частина запланованих ресурсів уже витрачена;

3) необхідність надшвидкої розробки проектів;

4) необхідність створювати численні прототипи для перевірки відповідності розробки вимогам замовника та споживача.

Найбільш успішніше для вирішення цих завдань підійшли ітеративна модель та моделі швидкої розробки. Інтерактивна модель дозволяє поступово уточнювати параметри проекту без значний збитків, а моделі швидкої розробки



знаменували нову хвилю розвитку управління інноваційними проектами [2].

Моделі гнучкої розробки (Agile подібні підходи) також передбачають ітеративний підхід, але при цьому спрямовані на максимальне скорочення часу реалізації малих та середніх проектів. Цього досягають відмовою або спрощенням процесів, які безпосередньо не стосуються процесу створення програмного забезпечення [1]. Для досягнення максимальної ефективності формальні процеси замінюють цінностями

#### **Група №4 Довготривалі проекти з високим ступенем визначеності (T+;D-)**

До цієї групи належать масштабні інноваційні проекти та програми. Сучасною методологією виконання цих проектів є японський стандарт з управління проектами P2M.

До традиційних розділів проектного менеджменту в стандарті P2M додаються:

- 1) управління стратегією проекту;
- 2) управління системою проекту;
- 3) управління взаємозв'язками проекту;
- 4) управління цінностями.

Значну увагу приділяють розвитку команди проекту, відбувається побудова нових способів мислення та перетворення ідей, які створюють цінність (додаткову вартість), формування програмного бачення і підходів до планування, впровадження й інтеграції програм. Детально розглядають програмний менеджмент.

#### **2) Узагальнення отриманих результатів**

Таким чином, при виборі підходу реалізації проекту перший критерій – тривалість проекту, оскільки необхідно співставити затрати на застосування певних методологій і те, наскільки вони можуть оптимізувати ресурси проекту, тобто виконати економічний аналіз моделі проекту.

При тривалості проекту менше 6 місяців найбільш доцільно використовувати підходи, що мають такі властивості:

- 1) можливість гнучко змінювати графік проекту;
- 2) мінімальна кількість проектної документації;
- 3) ставка на людей та творчий підхід;
- 4) зменшена формалізація взаємодії з замовником та підрядниками.

Зі зменшенням визначеності короткотривалих проектів змінюється директивний підхід управління в бік командної роботи. Застосовують ітеративний

підхід виконання проекту для зменшення ризику невідповідності продукту проекту вимогам замовника [4].

У проектах із тривалістю більше 6 місяців акцент зміщується в бік процесного підходу та стратегічного планування. Перевагу надають таким аспектам:

- 1) стратегічне планування;
- 2) дотримання планових показників;
- 3) формалізований процесний підхід;
- 4) чітко визначені процеси взаємодії.

У тривалих проектах з великою визначеністю застосовують традиційні підходи та інструменти проектного менеджменту. Оскільки проекти є добре прогнозованими, детальний план реалізації проекту дозволяє досягти найбільшого ступеня оптимізації проекту. При зменшенні визначеності в цих проектах значну увагу приділяють управлінню стратегією, місією та цінностями проекту [1].

Було виявлено, що у проектах з низькою визначеністю та з тривалістю від одного року до двох років, жодна існуюча методологія не забезпечує рівень оптимізації проектних дій з подальшим отриманням позитивного економічного ефекту. Це зумовлено, зростанням ризиків директивного управління проектом, а саме незамінності членів групи управління, також збільшення вартості внесення змін в проект. Дана група проектів потребує додаткового детального аналізу, що буде представлений в наступній статті.

Залежність застосування підходів реалізації проектів від часу виконання та визначеності проектів наведений на рис. 4.

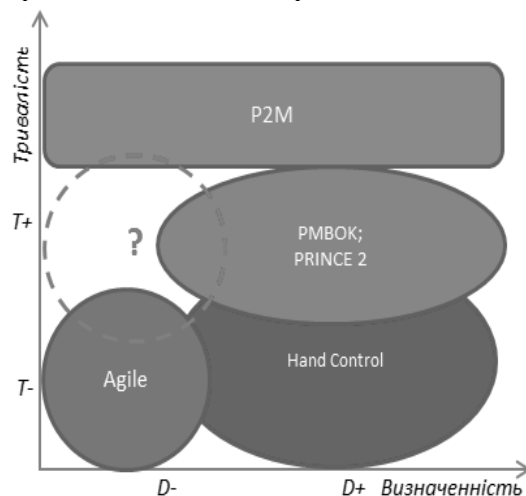


Рис. 4.. - Залежність застосування підходів реалізації проектів від часу виконання та визначеності проектів

### Висновки

У цій статті нам було досягнуто наступні результати:

1. Схарактеризовано сучасні підходи проектного менеджменту.
2. Запропоновано та обґрунтовано модель залежності вибору підходів реалізації проектів від часу виконання та визначеності проектів.
3. Виявлені недоліки існуючих підходів щодо застосування в невизначених довготривалих проектах.

### Список літератури

1. A Guidebook of Project & Program Management for Enterprise Innovation (P2M). / PMAJ, 2008. - 128 p.
2. ITC.UA. Разработка ПО: модели жизненного цикла/ ITC Publishing, 2005.
3. PMI, inc. PMBOK / PMI, inc. – Pennsylvania USA: Four Campus Boulevard, 2004. – 401 с.
4. Арчибальд Рассел Д. Глобальная система категоризации проектов: стаття / Управление проектами и программами – М: ИД «Гребейников», 2005. № 1. 27-34 с.
5. Вратенков С.Д. Стоимость управления проектами / Управление проектами и программами, 2005. № 1. 82-86 с.
6. Черных Е.А. Agile Project Management – новый подход к управлению инновационными проектами / Менеджмент качества, 2008. – №2

*Науковий керівник – Шпильовий В.Д.,  
канд. техн. наук., доц.*

УДК 005.8(043.2)

Приходько І. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## УПРАВЛІННЯ ЕКОЛОГІЧНИМИ МЕГАПРОЕКТАМИ УТИЛІЗАЦІЇ ОРГАНІЧНИХ ВІДХОДІВ

*Статтю присвячено дослідженню технологій управління пріоритетними інноваційними проектами організації промислової переробки органічних відходів на біогазових установках з метою вироблення альтернативного палива та електроенергії.*

Утилізація органічних відходів, до того ж у комплексі з виробленням альтернативних видів енергії та палива відноситься до пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні [1]. Одним із шляхів переробки органічних відходів з виробленням біогазу (метану) є застосування біогазових установок, які вже досить широко використовуються у Європі (Німеччина, Велика Британія, Франція, Італія та ін.). Відомий бельгійський економіст та підприємець Гюнтер Паулі відніс технологію виробництва біогазу з органічних відходів до 100 інновацій, так званої, "Синьої економіки"[2]. Переробка комунальних відходів великих міст, зазначив Гюнтер Паулі, дозволить частково забезпечити їх потребу в електроенергії та у забезпеченні теплом за допомогою метану, який утворюється в результаті застосування біогазових установок.

В Україні будівництво та експлуатація біогазових установок є нагальною потребою для великих і середніх тваринницьких комплексів, житлово-експлуатаційних підприємств, перероблювальних харчових заводів.

Основні причини необхідності використання сучасних технологій утилізації:

- катастрофічна забрудненість водоймищ,
- стихійні звалища,
- шкідливі викиди в атмосферу,
- гострий дефіцит альтернативних джерел енергії.

На сьогоднішній день перспективними методами утилізації відходів є технології анаеробного та аеробно-анаеробного зброджування органічної сировини, які дозволяють не застосовувати відкриті відстійники(лагуни) для зброджування сировини та уникати викидів метану та вуглецю в атмосферу.

Біогазова установка – комплекс переробки органічних відходів за названими технологіями. Послідовність роботи установки:

- біомаса за допомогою насоса або загрузочного пристрою подається в реактор гідролізу (кислототенку), де змішується та подрібнюється. Вже на цьому етапі починає виділятися біогаз. В реакторі підтримується постійно висока температура для підготовки сировини та виділення біогазу;

- далі насосом біомаса подається до реактору (метантенку), де починають свою роботу бактерії метаногенезу. Цей реактор представляє собою резервуар, що підігрівається для підтримки постійної температури зброджування;

- сепаратор розподіляє біомасу на тверду та рідку фракцію;

- рідка фракція насосом подається в відстійник, де з біомаси виділяється остаточно вся кількість метану;

- з усіх реакторів біогаз потрапляє на очищення та охолодження. Після цього біогаз можна використовувати як паливо для когенераційної установки або для потреб споживача;

- на виході з відстійника отримуємо високоякісне органічне добриво.

Основними перевагами таких біогазових комплексів є:

- повна утилізація відходів,
- одержання біогазу - аналогу природного газу, біодобрива та паливних пелетів,
- зменшення викидів парникових газів.

З використанням біогазової технології утилізація органічних відходів перетворюється з витратної статті бюджету будь-якого підприємства в прибуткову (Рис.1).

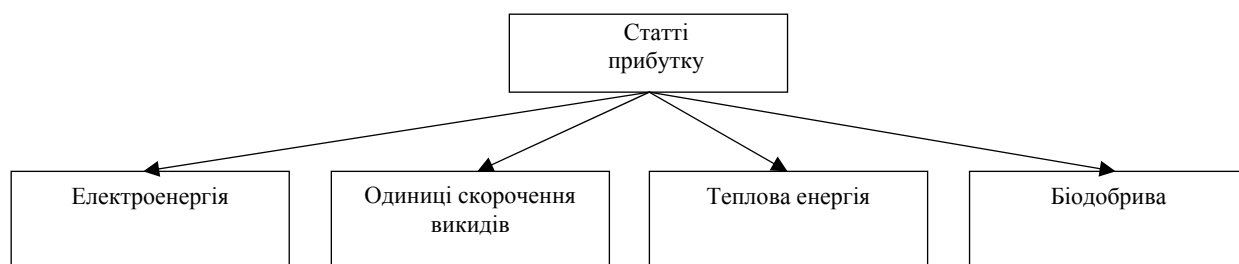


Рис.1. Статті прибутку

За рахунок отриманої від спалювання в газопоршневому двигуні електричної енергії підприємство може отримувати від 40 до 160% електроенергії від власної потреби. Також в усьому світі власники біогазових станцій заробляють за рахунок «зелених тарифів». Схема дії такого тарифу: підприємство скидає у мережу власну електроенергію у 2-2,5 рази дорожче, ніж вона коштує на ринку енергоносіїв. Але в Україні такий закон неодноразово відхилявся або ветоувався. У стані, коли економіка України вважається однією з найбільш енергоємних у світі за показником споживання первинної енергії на одиницю валового внутрішнього продукту стимулювання розвитку біоенергетики просто необхідне.

Другою статтею прибутку є продаж одиниць скорочення викидів (ОСВ) за Кіотським протоколом. Так, з 9 березня 2012 Підрозділ по забезпеченню дотримання вимог Кіотського протоколу прийняв рішення відновити право України на участь в гнучких механізмах, передбачених статтями 6,12,17 Кіотського протоколу.

Основними вигодами для підприємств, що впроваджують біоенергетичні комплекси є можливість продавати одиниці скорочення викидів в інші країни. Також з'явилася можливість реалізовувати проекти спільного впровадження. Спільне впровадження означає, що будь яка країна Додатку I Кіотського протоколу виконує проект зі скорочення викидів парникових газів спільно з іншою країною цього Додатку і набуває унаслідок цього право передавати або отримувати одиниці скорочення викидів у результаті здійснення проекту. Таким чином на даний момент є можливість будувати біоенергетичні станції за рахунок іноземного інвестора, а розраховуватися з ним в подальшому одиницями скорочення викидів.

Теплова енергія, що утворюється в процесі роботи когенераційної установки

використовується для підтримки робочої температури в резервуарах, а частина її може використовуватися для обігріву приміщень.

Біодобриво, як кінцевий продукт роботи біогазової установки повністю замінює мінеральне добриво, оскільки містить всі необхідні компоненти добрив: азот-фосфор-калій, макро- і мікроелементи в розчиненому збалансованому вигляді в співвідношеннях, необхідних для рослин, а також активні біостимулятори росту, що підвищують урожайність.

При використанні всіх продуктів біогазової установки строк її окупності від 4 до 12 років (залежно від розмірів станції). При використанні «зелених тарифів» для біогазу строк окупності знижується в 1,5 рази (від 2,5 до 8 років). Сьогодні біогазова станція, навіть без використання «зелених тарифів», є привабливим інвестиційним об'єктом, особливо в умовах стабільного зростання цін на енергоносії.

Серед промислово розвинених країн провідне місце у використанні біогазової технології займає Німеччина - біогаз займає до 50% у її загальному енергобалансі. За абсолютними показниками за кількістю середніх і великих установок також за Баварцями - 4500 шт. У Західній Європі не менше половини всіх птахоферм опалюються біогазом.

Залучення технологій управління є дуже затребуваним в інноваційних мегапроектах будівництва комплексів з утилізації органічних відходів. Використання значної кількості фахівців різних професій та ресурсів вимагає від проектного менеджера особливої організації робіт.

Проекти з будівництва біогазових комплексів потребують чіткого графіка виконання робіт. Так, досить масштабний проект має завершуватися на початку осіннього періоду. Це зумовлено технологічною особливістю запуску біогазової установки: для зменшення витрат на

підігрів на початковому етапі роботи та максимальної ефективності роботи метаногенних бактерій. Отже графік виконання робіт має бути складений максимально ефективно та відображати реальні терміни по кожній задачі.

В період виконання керівник проекту має швидко реагувати на зміни в проекті для

уникнення зсуву кінцевих термінів. З метою вибору найбільш прийнятної проектної альтернативи під час виконання проекту будівництва біогазової станції для одного з хімічних підприємств розроблено ієрархічну структуру проектних пропозицій (Рис. 2) та алгоритм їх стратегічного оцінювання.

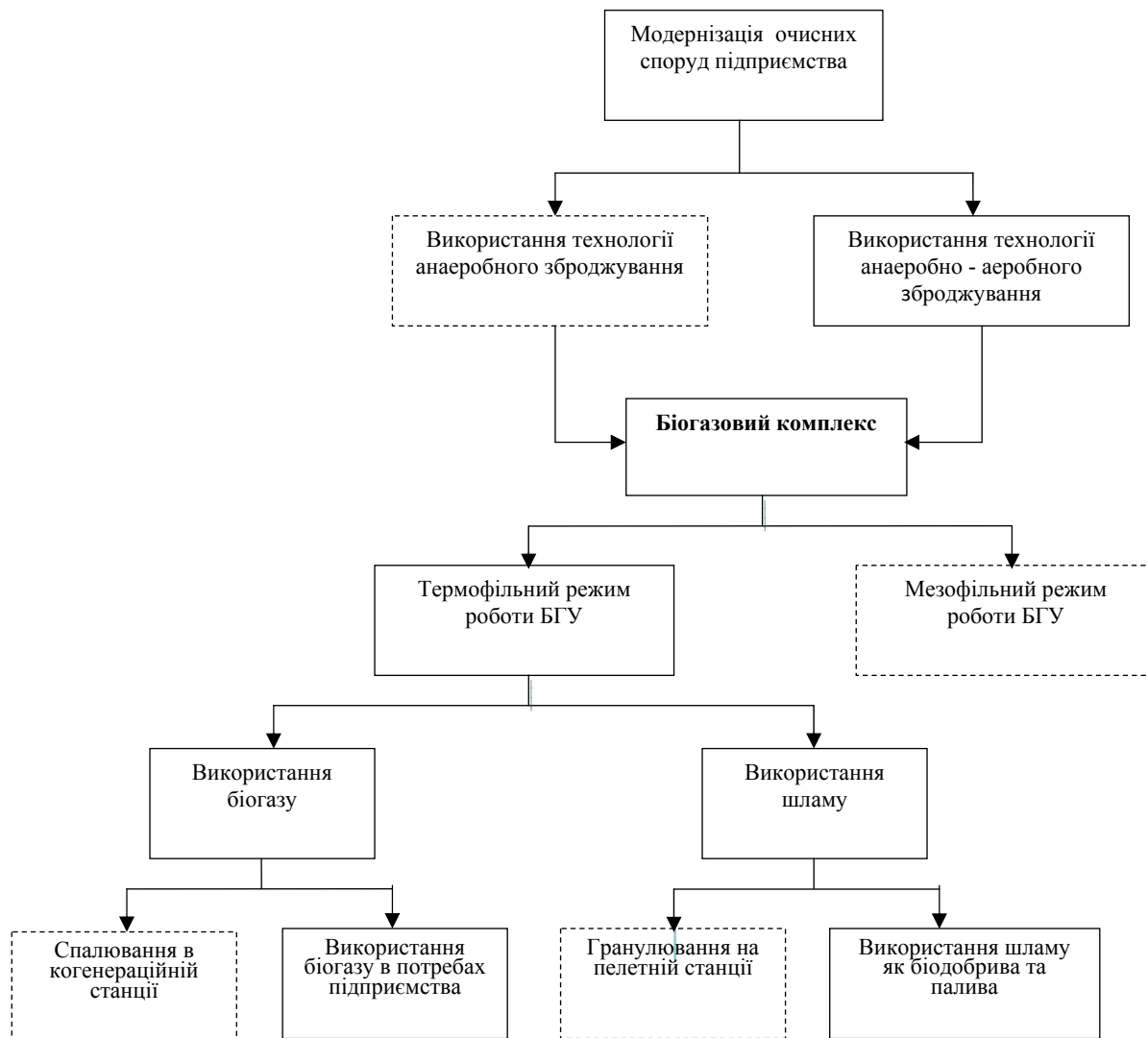


Рис. 2. Ієрархічна структура проектних пропозицій

Характеристики даного проекту (Табл. 1).

Сировина для роботи біогазової установи – міські та промислові стічні води, силосований очерет.

Технологія – аеробно-анаеробне зброджування.

Режим роботи – термофільний (55° C).

Завдяки впровадженню цього проекту:

- модернізуються існуючі очисні споруди,
- ліквідуються пожежонебезпечні зарості очерета на території підприємства,
- зменшуються шкідливі викиди, підвищується економічна ефективність підприємства в цілому

Таблиця 1

## Характеристики проекту

|                                                                   |                     |            |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------|------------|
| Об'єм біогазу                                                     | м <sup>3</sup> /рік | 877460     |
| Вартість виробленого біогазу за ціною 4600 грн/1000м <sup>3</sup> | грн/рік             | 2 825 421  |
| Кількість біодобрив                                               | т/рік               | 602        |
| Вартість твердого палива за ціною 600 грн/т                       | грн/рік             | 361 200    |
| Загальна сума прибутків                                           | грн/рік             | 3 186 621  |
| Вартість БГУ                                                      | грн                 | 13 200 000 |
| Разом капітальних витрат                                          | грн                 | 16 500 000 |
| Витрати електроенергії на роботу БГУ                              | кВт·ч /рік          | 117 564    |
| Вартість електроенергії                                           | грн/рік             | 95 932     |
| Витрати теплової енергії                                          | кВт·ч /рік          | 693 326    |
| Вартість теплової енергії                                         | грн/рік             | 76 265     |
| Вартість мікродомішок                                             | грн/рік             | 10 000     |
| Обслуговуючий персонал                                            |                     | 1          |
| Фонд заробітної плати                                             | грн/рік             | 36 000     |
| Відрахування ПФ, ФСС и ФНС                                        | грн/рік             | 13 388     |
| Витрати на заготовку на доставку силосу                           | грн/рік             | 375 000    |
| Додаткові витрати                                                 | грн/рік             | 32 400     |
| Адміністративні витрати                                           | грн/рік             | 14 560     |
| Амортизаційні відрахування                                        | грн/рік             | 825 000    |
| Загальна сума експлуатаційних видатків                            | грн/рік             | 1 478 545  |
| Загальна сума прибутків                                           | грн/рік             | 3 186 621  |
| Загальна сума експлуатаційних видатків                            | грн/рік             | 1 478 545  |
| Чистий прибуток                                                   | грн/рік             | 1 708 076  |
| Вартість БГУ                                                      | грн                 | 16 500 000 |
| Термін окупності                                                  | Рік                 | 9,66       |

## Висновки

1. Отримані результати стратегічного оцінювання дозволять здійснювати обґрунтований вибір технології утилізації органічних відходів.

2. Використання технологій управління дозволило спрогнозувати можливі ризики та знайти шляхи їх подолання.

3. За допомогою програмних засобів розроблена сітьова діаграма, визначені необхідні ресурси.

4. Розроблено директивний технологічний процес модернізації очисних споруд та техніко-економічне обґрунтування.

5. Технології управління дозволили скоротити терміни реалізації проекту на 35%.

6. За рахунок оптимізації ресурсів та задач бюджет зменшився на 20%.

*Науковий керівник – Шпильовий В.Д.,  
канд. техн. наук, доц.*

УДК 656.7.01.078.1(043.2)

Риндич І. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ

*У статті запропоновано теоретичні основи розвитку цивільної авіації України після приєднання до Спільного авіаційного простору з ЄС, а саме переваги та недоліки вступу для авіакомпаній, аеропортів, пасажирів.*

Рік 2005 став першим кроком для розвитку української авіації. Хоча рівень безпеки польотів в Україні отримав низьку оцінку Федеральної авіаційної адміністрації США, ЄС та Україна підписали Угоду про окремі аспекти повітряного сполучення («горизонтальну угоду»), яка дає змогу європейським авіаперевізникам виконувати рейси до України з будь-якої країни Європейського Союзу. А в грудні 2007 року відбувся перший раунд переговорів між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір (САП).

Європейський спільний авіаційний простір – двостороння угода між Євросоюзом і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації. Наразі ця програма діє для всіх країн Західних Балкан, а також Ісландії та Норвегії. Разом вона охоплює 36 держав, і Євросоюз має намір долучити до неї всіх країн сусідів. Наразі потенційними користувачами авіаційних послуг у країнах – членах САП є більш як 500 мільйонів осіб[3, 12].

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами.

Угода про Спільний авіаційний простір складається з двох частин[1, 55]:

*1. Гармонізація національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.*

Угода вимагає прийняття європейських стандартів, щодо безпеки польотів та відповідного рівня обслуговування повітряних суден службою аеронавігації.

Під «безпекою польотів» розуміють:

- технічні стандарти літаків;
- рівень підготовки персоналу авіаперевізника;
- рівень підготовки персоналу диспетчерської служби;
- рівень кваліфікації авіаінспекторів;
- дотримання авіакомпанією графіка польотів.

*2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіаційної галузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн – членів САП.*

Об'єднання авіаринків вигідне для української авіаційної галузі передусім тому, що тепер авіаційна продукція українського виробництва – від літаків до деталей до них – буде сертифікованою та може продаватися в країнах Євросоюзу. Європейська Комісія затвердила два Регламенти, згідно з якими відбувається схвалення авіаційної техніки до експлуатації. Спільний ринок авіаперевезень – не тільки велика можливість для України, а й великий виклик.

Вступ України до Спільного авіаційного простору передбачає такі впровадження та заходи з її сторони, як[4]:

- прийняття нового Повітряного кодексу;
- розвиток інфраструктури аеропортів України, а також оновлення авіапарку;
- залучення інвестицій в сферу авіації, а саме в реконструкцію аеропортів, злітно-посадкових смуг, аеровокзалів;
- збільшення рівня оплати праці робітникам, відповідно до вимог та стандартів Євросоюзу.

В Україні угода вигідна передусім споживачам авіаційних послуг, тобто пасажирам. Згідно з угодою їм гарантуватимуть не тільки безпеку польотів із відповідними санкціями в разі зниження якості, а й набагато більший вибір авіаперевізників, пакетів послуг, доступні ціни і зручні розклади рейсів.

Але для українських авіакомпаній та аеропортів приєднання до САП стане перевіркою на

виживання та стійкість. Найбільші авіакомпанії України «МАУ» та «АероСвіт» зараз не в найкращому стані, щоб активно конкурувати з європейськими авіаперевізниками, до того ж ні одна авіакомпанія України не входить ні до одного

авіаційного альянсу таких як Star Alliance, Oneworld, Sky Team – це погіршує ситуацію авіакомпаній в разі вступу, так як на сьогодні вони здійснюють свої польоти на основі двосторонніх міждержавних угод (табл. 1) [2, 3].

Таблиця 1

**Наслідки від вступу України до Спільного авіаційного простору з ЄС[5]**

| <b>Об'єкт дослідження</b>      | <b>Ризики</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>Переваги</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Авіакомпанії                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– збільшення цінової конкуренції на ринку;</li> <li>– збільшення витрат на забезпечення стандартів безпеки;</li> <li>– зменшення прибутку авіакомпаній через зниження цін на авіаквитки;</li> <li>– зменшення прибутку авіакомпаній через виплату компенсацій;</li> <li>– програш у конкурентній боротьбі.</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>– можливість здійснювати авіаперевезення в усі держави – члени ЄС без обмежень;</li> <li>– можливість конкурування авіакомпаній на європейському просторі.</li> </ul>                                                                                         |
| Аеропорти                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>– низька ймовірність перетворення аеропорту «Бориспіль» на міжнародний хаб у короткостроковій перспективі;</li> <li>– затримка рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування;</li> <li>– збільшення часу очікування на пункті паспортного контролю;</li> <li>– знижений рівень безпеки перевезення багажу.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– стимул до оновлення та будівництва нових терміналів;</li> <li>– збільшення ролі України як транзитної держави;</li> <li>– оновлення регіональних аеропортів та аеродромів, зручних для використання бюджетними чартерними авіарейсами.</li> </ul>           |
| Пасажири                       | Відсутні                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>– забезпечення європейських стандартів безпеки польотів;</li> <li>– забезпечення європейського рівня обслуговування пасажирів;</li> <li>– збільшення кількості рейсів і маршрутів;</li> <li>– розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень.</li> </ul> |
| Сектор авіабудівництва         | <ul style="list-style-type: none"> <li>– збільшення цін на продукцію у зв'язку з вищими виробничими стандартами;</li> <li>– висока конкуренція на ринку Європи.</li> </ul>                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>– вихід на нові ринки збуту товарів за рахунок сертифікації української продукції в ЄС;</li> <li>– необхідність підвищення якості продукції для поліпшення її конкурентоспроможності.</li> </ul>                                                              |
| Сектор аеронавігаційних послуг | <ul style="list-style-type: none"> <li>– надмірна завантаженість у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів;</li> <li>– неналежне обслуговування рейсів над повітряним простором України;</li> <li>– застарілість аеронавігаційного обладнання.</li> </ul>                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>– збільшення прибутку від зборів за використання повітряного простору України.</li> </ul>                                                                                                                                                                     |



Вступ України до Спільного авіаційного простору має багато перспектив для розвитку аеропортів, насамперед розвиток та покращення інфраструктури регіональних аеропортів, оновлення злітно-посадкових смуг, реконструкція та будівництво терміналів сприятиме відродженню авіаційної галузі України. Зважаючи на позитивний досвід Польщі. 2004 року, на момент приєднання до Європейського Союзу, аеропорт Краків – Катовіце перевозив близько 500 тис. пасажирів на рік. 80 % його рейсів були регулярними, 20 % – чартерними. На 2008 рік аеропорт зміг збільшити пасажиропотік до 2,4 млн пасажирів. Сталося це через дві причини: по-перше, відкриття двох нових терміналів, а по-друге, стрімке зростання кількості чартерних рейсів low cost. Вже 2008 року частка регулярних рейсів, які обслуговував аеропорт, становила 20 %, тимчасом як рейсів low cost – 80 %. Водночас іноземні бюджетні авіаперевізники, такі як Wizz Air, SkyEurope та Ryanair, швидко захопили більшу частину ринку у чотирьох з п'яти провідних національних польських аеропортів.

Утім, деяким авіаперевізникам з таких країн, як Польща та Хорватія, втриматися на поверхні легше через їхню належність до міжнародних стратегічних альянсів. Завдяки членству в таких альянсах, як Star Alliance, Oneworld і Sky Team, авіаперевізники співпрацюють як одна мережа, спільно користуючись флотом для створення зручних маршрутів і збільшення обсягів продажу. «Українська авіаційна група», «Донбасаеро» та «Аеросвіт» взяли за основу свого співробітництва той самий принцип (code-share arrangements). Однак національний рівень домовленостей не зможе забезпечити цим компаніям такої конкурентоспроможності, як членство в міжнародних альянсах.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів змушує всю транспортну систему працювати в злагодженому, синхронному режимі. Це означає, що рівень техніки, технологій, організації, нормативно-правового забезпечення повинен відповідати європейському.

Окрім вище згаданих перспектив участі у спільному з ЄС авіаційному просторі для України, в даній галузі, існує ще багато невирішених питань:

1. Нестабільність у виробленні та реалізації державної політики в галузі.

Впродовж останніх років статус Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужби) змінювався кілька разів – відомство функціонувало як окремий ор-

ган та як департамент Мінтранспорту. Такі зміни негативно впливають на ефективність вироблення політики в галузі.

На відміну від країн ЄС, де за розробку національних програм розвитку цивільної авіаційної промисловості зазвичай відповідає профільна установа, в Україні ці функції покладено на Міністерство промислової політики, якому бракує достатнього досвіду та кадрового забезпечення для довгострокового планування і адаптації авіапромисловості до ринкових умов господарювання і сучасних потреб авіакомпаній.

2. Гальмування реструктуризації підприємств та галузі в цілому.

Вже тривалий час залишається невирішеним питання реалізації державної стратегії створення конкурентоспроможного національного перевізника та міжнародного транзитного «хаба» в аеропорту «Бориспіль». Уряд дотепер не визначився з остаточним варіантом консолідації національних авіакомпаній для створення національного перевізника.

3. Невеликі мережа та парк літаків українських авіакомпаній.

Мережа маршрутів національних авіакомпаній і парк літаків, більшість з яких взято в лізинг, невеликі порівняно з основними конкурентами. Парк літаків, які відповідають міжнародним стандартам, у жодної з компаній-лідерів не перевищує 12 машин.

4. Відсутність чіткого плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень.

Уряд не має чіткого плану підготовки до інтеграції авіаційних ринків України та ЄС, що може зменшити позитивні наслідки від «відкритого неба» та лібералізації ринку авіаперевезень і для галузі, і для пасажирів.

5. Неефективний протекціонізм вітчизняного виробництва авіатехніки.

Встановлення перешкод до завезення в країну авіатехніки – один з основних інструментів захисту вітчизняного виробника, що пропонується Міністерством промислової політики. Відповідно національні авіакомпанії можуть ефективно конкурувати на більшості міжнародних ринків тільки за умови використання сучасної авіатехніки іноземного виробництва.

6. Відсутність чіткої політики розвитку аеропортів.

Розвиток аеропортів гальмує несприятлива податкова політика. Вона передбачає перерахування державними аеропортами суттєвої частки доходів до Державного бюджету, незважаючи на

високу собівартість їхньої діяльності, необхідність капіталовкладень у забезпечення сертифікаційної придатності та розвиток. Недостатні обсяги державного фінансування не дозволяють розвивати інфраструктуру аеропортів відповідно до сучасних стандартів.

7. Повільна гармонізація українських технічних стандартів зі стандартами ЄС.

Через проблеми неналежного фінансування та матеріально-технічного і кадрового забезпечення державні установи в галузі не встигають проваджувати політику адаптації вітчизняних норм і стандартів до законодавства ЄС: вимоги до технічного регулювання та доступу до ринку послуг наземних служб в аеропортах та окремих технологічних комплексів, внесення змін у Повітряний кодекс, регулювання всіх аспектів використання електронних квитків вітчизняними та іноземними авіакомпаніями в Україні тощо.

*Висновки наукових досліджень:* Угода про Спільний авіаційний простір з ЄС – перша угода результат якої миттєво відчують громадяни України. Для українських споживачів САП – суттєве підвищення сервісу та доступності. САП має стати рішучим кроком України, оскільки українські авіакомпанії не зможуть пристосуватися до нових конкурентних умов у короткостроковій перспективі.

Але аеропорти будуть у вигідному становищі так як вони отримуватимуть платежі і від міжнародних, і від національних перевізників.

Для українського уряду підписання угоди буде досягненням, передусім тому, що він доведе свою здатність виконувати обіцянки та впроваджувати реформи. Вступ до САП також буде означати верховенство демократичних засад в Україні, оскільки він ставить інтереси та безпеку українського споживача вище за інтереси українських підприємств.

Отже, вповільнення процесу зі вступом України до Спільного авіаційного простору ще раз дає можливість зважити всі за та проти приєднання, а також можливість введення заходів, що суттєво підвищать конкурентоспроможність українських авіакомпаній.

#### Список літератури

1. Button K. Air transportation infrastructure in developing countries: privatization and deregulation // [Текст]/ Kenneth Button – Madrid.: 2006. – 27 p
2. Костромина Е.В. Авиатранспортный маркетинг. [Текст]/ Е. Костромина – М.: НОУ ВКШ Авиа-бизнес, 2003. – 383 с.
3. Гудима Р.Р. «Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС» [Текст.] // Журнал «Економіст», 2009. – № 2. – С. 15-18.
4. [http://www.avia.gov.ua/decl\\_easa.htm](http://www.avia.gov.ua/decl_easa.htm)
5. <http://www.pasos.org/content/>

Науковий керівник - Акімова Т.А.,  
ст. викладач

УДК 517.521(045)

Солодка Д. М.

Національний авіаційний університет, Київ

## ПОНЯТТЯ ЧАСОВОГО РЯДУ, ЙОГО ПАМ'ЯТІ В ТЕХНІЧНОМУ АНАЛІЗІ

*У статті детально розглядаються часові ряди та їх основні поняття, проаналізовано методи та моделі їх графічної побудови для наглядного аналізу трендів. Подано детальний розгляд типів показника Херста та, на його основі, розкрито поняття пам'яті часового ряду.*

Показники багатьох явищ і процесів в економіці змінюються в часі. Цей розвиток має назву **економічної динаміки**. Характерним для економічної динаміки є те, що рівень показників у наступному часовому періоді значною мірою залежить від їхнього рівня в минулому. Крім того, чим довший часовий інтервал між двома явищами, тим суттєвіша різниця як у кількісному, так і в якісному їхньому стані. В основу сучасних методів аналізу покладений пошук моделей нелінійного поведіння часових рядів. Часовим рядом зазвичай називається послідовність подій, спостережуваних через деякі, як правило, рівні інтервали часу.

Часовий ряд записують як послідовність членів (рівнів):  $y_1, y_2, \dots, y_t, \dots, y_n$ , де  $n$  — кількість членів ряду; або скорочено: ряд  $y_t$ ,  $t = \overline{1, n}$ , де  $t$  є порядковий номер рівня ряду, який набуває значень від 1 до  $n$ . Під **довжиною** ряду розуміють **час** від початкового рівня спостереження  $y_1$  до останнього  $y_n$ . Довжина ряду складається з певної кількості рівнів ряду.

Динамічні ряди, характер яких не змінюється з часом, мають назву **стаціонарних**.

Якщо ряд вважається стаціонарним, то середнє, дисперсія і значення варіації ряду дисперсії  $y_{t+m}$  мають бути такими ж, як і для  $y_t$ . Якщо ж ці показники змінюватимуться з часом, то ряд буде **нестационарним**. Його легко зводять до стаціонарного, застосовуючи певні математичні перетворення, наприклад оператор різниць.

За допомогою побудови математичної моделі ряду можна пояснити поведінку ряду і здійснити прогноз на майбутні періоди.

Аналіз часового ряду починається з побудови і вивчення його графіка. Якщо нестационарність часового ряду очевидна, то першою справою треба виділити нестационарну складову ряду. Процес виділення тренду та інших компонент ряду, що призводять до порушення стаціонарності, може проходити в декілька етапів. На кожному з них розглядається ряд залишків, отрима-

ний у результаті вирахування з вихідного ряду підбраної моделі тренду, або результат різнице-вих і інших перетворень ряду. Крім графіків, ознаками нестационарності часового ряду можуть служити автокореляційна функція, що прямує не до нуля (за винятком дуже великих значень лагів) і наявність яскраво виражених піків на низьких частотах у періодограмі. За допомогою автокореляційної функції досліджують також внутрішні зв'язки між елементами часових рядів.

Математично автокореляційна функція визначається як:

$$R_f(\tau) = \int_{-\infty}^{\infty} f(t)f^*(t-\tau)dt,$$

де функція  $f(t)$  інтегрується у добуток з комплексно спряженою та зміщеною на певну величину  $\tau$  (часто  $\tau$  це час) функцією.

У вибіркових дослідженнях найпростіші числові характеристики описової статистики (середнє, медіана, дисперсія, стандартне відхилення, коефіцієнти асиметрії й ексцесу) звичайно дають достатньо інформативне уявлення про вибірку. Графічні методи уявлення й аналізу вибірок при цьому грають лише допоміжну роль, дозволяючи краще зрозуміти локалізацію і концентрацію даних, їхній закон розподілу.

Роль графічних методів при аналізі часових рядів цілком інша. Табличне уявлення тимчасового ряду й описових статистиків часті усього не дозволяє зрозуміти характер процесу, у той час як за графіком тимчасового ряду можна зробити досить багато висновків.

Оцінка наявності тренда в досліджуваному часовому ряду здійснюється за допомогою методів Фостера-Стюарта і середніх відповідно до методики. У разі суперечності їх висновків перевага надається першому методу.

Відповідно до методу перевірки істотності різниці середніх початковий часовий ряд розбивається на дві однакові (або майже однакові) частини, після чого перевіряється гіпотеза про істотність різниці середніх для цих частин. Недо-

лік методу полягає в неможливості правильно визначити наявність тренда у тому випадку, коли часовий ряд містить точку зміни тенденції в районі середини ряду.

У методі Форстера-Стюарта гіпотеза про відсутність тренда перевіряється за допомогою допоміжних функцій:

$$L = \sum_{t=2}^T I_t, \quad I_t = U_t - V_t$$

$$u_t = \begin{cases} 1, & \text{якщо } Y_t < Y_{t-1}, \dots, Y_1 \\ 0 & \end{cases}$$

$$v_t = \begin{cases} 1, & \text{якщо } Y_t > Y_{t-1}, \dots, Y_1 \\ 0 & \end{cases}$$

Перевіряється гіпотеза про те, що  $L=0$ . Для перевірки будується  $t$ -статистика:

$$t_L = \frac{L}{\sqrt{L}}, \quad \text{де } L^2 = 2 \sum_{t=2}^T 1/t,$$

яка має розподіл Стюдента з  $T-1$  ступенями свободи. Гіпотеза про відсутність тенденції не приймається, якщо розрахункове  $t$ -значення більше табличного на вибраному рівні значущості 0,95.

В основу сучасних методів аналізу покладений пошук моделей нелінійного поведіння часових рядів. Це пояснюється тим, що нелінійні моделі можуть уловлювати дуже складні патерни в часових рядах.

Головна ідея застосування методів хаотичної динаміки до аналізу часових рядів полягає в тому, що основна структура хаотичної системи, що містить у собі всю інформацію про систему, а саме аттрактор динамічної системи (підмножина фазового простору, що притягує траєкторії в межі нескінченного часу), може бути відновлена через вимірювання тільки однієї спостережуваної характеристики цієї динамічної системи, фіксованої як часовий ряд. Відповідно до методу Грасбергера і Прокаччі процедура реконструкції фазового простору та відновлення хаотичного аттрактора системи при динамічному аналізі часового ряду зводиться до побудови так званого фазового простору.

Головна ідея застосування методів хаотичної динаміки до аналізу часових рядів полягає в наступному. Виявляється, основна структура хаотичної системи, що містить у собі всю інформацію про систему, а саме, її аттрактор (підмножина фазового простору, що притягує траєкторії в межі нескінченного часу), може бути відновлена через вимірювання тільки одного спостережува-

ного параметру цієї динамічної системи, фіксованого як часовий ряд.

Детерміновані динамічні системи описують еволюцію системи із часом у деякому фазовому просторі.

Часові ряди потім можна розглядати як послідовність спостережень  $\{S_n = S(x_n)\}$ . Тому що послідовність (звичайно скалярна)  $\{S_n\}$  сама по собі не породжує багатомірний фазовий простір динамічної системи, необхідно використовувати деякий технічний прийом, щоб розкрити багатомірну структуру, використовуючи тільки наявні дані.

Відповідно до методу Грасбергера і Прокаччі, процедура реконструкції фазового простору і відновлення хаотичного аттрактора системи при динамічному аналізі часового ряду, зводиться до побудови так званого лагового або відновленого простору за допомогою методу затримки (method of delays). Вектори в новому просторі, просторі вкладення, сформовані зі значень часового ряду скалярних вимірів з часовим запізнюванням:

$$S_n = (S_{n-(m-1)r}, S_{n-(m-2)r}, \dots, S_n).$$

Число елементів  $m$  називається розмірністю вкладення, час  $\phi$  зазвичай називається затримкою або лагом.

Одним із понять, що використовується для характеризування часових рядів та для перевірки гіпотези про довгострокову пам'ять часових рядів – це показник Херста. Обчислення показника Херста проводиться за допомогою методу нормованого розмаху (Rescaled Range (R/S) Analysis). Основною метою обчислення показника Херста є визначення довгострокової кореляції в часовому ряді, і виявлення його фрактальної структури. Крім того, відзначимо, що за допомогою R/ S-аналізу можна виявити існуючі в динаміці системи статистичні цикли.

У відповідності зі значенням показника Херста  $H$ , всі часові ряди можуть бути класифіковані на три типи:

- антиперсистентні часові ряди ( $0 < H < 0,5$ );
- випадкові часові ряди ( $H = 0,5$ );
- персистентні часові ряди ( $0,5 < H < 1$ ).

Антиперсистентні тимчасові ряди відповідають типу систем, часто званих «повернення до середнього» - якщо система демонструє зростання у попередньому інтервалі часу, то найімовірніше, що в наступному періоді почнеться спад. І навпаки, якщо відбувалося зниження, то ймовірний близький підйом. Стійкість такої антиперсистентної поведінки залежить від того, наскільки близько значення  $H$  до нуля. Антиперсистентний ряд більш мінли-

вий, ніж ряд випадковий, тому що складається із частих змін фаз піднесення і спаду.

Персистентні або трендостійкі ряди характеризуються наступним типом поведінки: якщо ряд зростає (спадає) у попередній період, то, ймовірно, що він буде зберігати цю тенденцію якийсь час у майбутньому, тобто система в середньому зберігає свій тренд. Сила персистентності збільшується при наближенні показника Херста до одиниці, тобто стовідсоткової кореляції.

Херст показав, що більшість природних явищ, включаючи річкові стоки, температури, опади, сонячні плями слідує «зміщеному випадковому блуканню» – тренду з шумом. Сила тренду і рівень шуму можуть бути оцінені тим, як змінюється нормований розмах з часом, або, іншими словами, наскільки величина  $H$  перевершує 0,5. Метод Херста можна застосувати при вивченні тимчасових рядів природних явищ на та перекладення їх на тимчасові ряди в економіці і на ринках капіталу, щоб з'ясувати, чи є ці ряди також зміщеними випадковими блуканнями.

Для порівняння різних типів тимчасових рядів Херст розділив нормований розмах на стандартне відхилення вихідних спостережень. Цей «нормований розмах» має збільшуватися з часом.

Відповідно до статистичної механіки показник  $H$  повинен був дорівнювати 0,5, якщо ряд представляє собою випадкове блукання. Іншими словами, розмах накопичених відхилень повинен збільшуватися пропорційно квадратному кореню з часу  $N$ . Коли Херст застосував свою статистику до запису стоків Нілу, він знайшов  $H = 0,90$ . Він випробував інші річки. Значення  $H$  було зазвичай більше 0,50. І для інших природних явищ, у всіх випадках Херст отримував  $H$ -більше ніж 0,50. Що це означало?

Коли  $H$  відрізняється від 0,50, то це означає, що спостереження є незалежними. Кожне спостереження несе пам'ять про всіх попередніх подіях. Це не короткочасна пам'ять, яку часто називають «марківською». Це інша пам'ять – довготривала, теоретично вона зберігається назавжди. Недавні події мають вплив більший, ніж події віддалені, але залишкове вплив цих останніх завжди відчутно. У довготривалому масштабі система, яка дає статистику Херста, є результат довгого потоку взаємопов'язаних подій. Те, що трапляється сьогодні, впливає на майбутнє. Те, де ми знаходимося тепер, визначається тим де ми були в минулому. Час виявляється важливим чинником. Подібно до того як галька захоплю-

ється поточною водою сьогоднішні події спрямовуються в майбутнє. Сила цього прагнення поступово слабшає – до тих пір, поки всі його цілі і наміри не зведуться до нуля.

Включення «стріли часу» неможливо в стандартній економетриці, яка передбачає інваріантні ряди по відношенню до часу. На противагу цьому ми знаходимо, що час – ітеративний процес, подібний гри хаоса. Вплив сьогодення на майбутнє може бути виражено кореляційним співвідношенням:

$$C = 2^{2H-1} - 1,$$

де  $C$  – міра кореляції,  $H$  – показник Херста.

$H$ , рівне 0,5, вказує на випадковий ряд. Події випадкові й некоррельовані. Права частина рівняння перетворюється в нуль. Сьогодення не впливає на майбутнє. Функція щільності ймовірності може бути нормальною кривою, однак це не обов'язкова умова.  $R/S$  –аналіз може класифікувати довільний ряд, безвідносно до того, який вид розподілу йому відповідає. У курсах статистики нам кажуть що природа слідує нормальному розподілу. Відкриття Херста це положення спростовує.

Існує випадок, коли  $0 < H < 0,5$ . Цей діапазон відповідає антиперсистентним, або ергодичним рядам. Такий тип системи часто називають «повернення до середнього». Якщо система демонструє зростання в попередній період, то швидше за все в наступному періоді почнеться спад. І навпаки, якщо йшло зниження то ймовірний близький підйом. Стійкість такої антиперсистентної поведінки залежить від того, наскільки  $H$  близько до нуля. Чим ближче його значення до нуля, тим ближче стійкість в рівнянні до -0,5, або негативної кореляції. Такий ряд більше мінливий, або волатильним, ніж ряд випадковий, тому що складається із частих реверсів спад-підйом. Незважаючи на широке поширення концепції повернення до середнього в економічній і фінансовій літературі, до цих пір було знайдено мало антиперсистентних рядів.

При  $0,5 < H < 1,0$  ми маємо персистентні, або тренд-стійкі ряди. Якщо ряд зростає (убуває) у попередній період, то ймовірно, що він буде зберігати цю тенденцію якийсь час у майбутньому. Тренди очевидні. Тренд-стійкість поведінки, або сила персистентності, збільшується при наближенні  $H$  до одиниці, або 100 % кореляції. Чим ближче  $H$  до 0,5, тим більше зашумлений ряд і тим менш виражений його тренд. Персистентний ряд – це узагальнення броунівський рух, або

зміщені випадкові блукання. Сила цього зміщення залежить від того, наскільки  $H$  більше 0,5.

Персистентні тимчасові ряди являють собою більш цікавий клас, так як виявилось, що вони не лише у достатку виявляються в природі, – це відкриття належить Херсту, – але і властиві ринків капіталу. Це можливо побачити в імітаторі Херста, коли він проводив експеримент з колодою.

У імітаторі Херста випадкова подія (початкове зняття колоди карт) визначає ступінь зміщення. Інша випадкова подія (поява джокера) обумовлює довжину зміщеного пробігу. Проте два цих випадкових події мають межі. Ступінь зсуву обмежена екстремумами  $+7$  і  $-7$ . Зсув в цій системі змінюється в середньому після 27 зняти колоди, тому що в зміщеною колоді міститься 27 карт. Знову комбінація випадкових подій створює впорядковану структуру. Проте на протигу грі хаосу це статистична структура, і вона вимагає уважної перевірки: якщо ринки капіталу утворюють статистики Херста (а це так і є), то тоді їх імовірнісні розподілу не є нормальними. Якщо випадкове блукання не застосовується, багато методи кількісного аналізу руйнуються, особливо це відноситься до моделі оцінки капітальних активів (CAPM – Capital Asset Pricing Model) і концепції ризику як стандартного відхилення або волатильності.

Неважко зрозуміти, яким чином статистика Херста може виникати в структурі ринку капіталу. Зсув генерується інвесторами, які реагують на поточну економічну обстановку. Цей зсув триває до тих пір, поки не з'явиться нова випадкова інформація (економічний еквівалент джокера) і не змінить зміщення за величиною, напрямом або в тому і в іншому плані.

Показник Херса має також фрактальну природу. Персистентний часовий ряд, визначений для  $0,65 < H < 1,60$  є фракталом, оскільки може бути описаний як узагальнене броунівський рух.

В узагальненому броунівському русі існує кореляція між подіями на часовій шкалі.

Внаслідок цього ймовірність двох подій, йдуть одне за іншим, не 50/50. Показник Херста  $H$  описує таку ймовірність, при якій дві відбуваються послідовно події можуть бути однаковими. Якщо  $M = 0,6$ , існує, в принципі, велика ймовірність того, що якщо попередній рух був позитивним, то воно і залишиться позитивним ще якийсь час. Це не справжня ймовірність, це просто захід «зсуву».

Оскільки точки (події) тимчасового ряду не різновірогідні (зважаючи на те що породжуються випадковим блуканням), фрактальна розмірність імовірнісного розподілу не дорівнює 2, її величина лежить в діапазоні від 1 до 2 – Мандельброт (1972) показав, що величина, зворотна  $H$ , є фрактальна розмірність. Випадкове блукання при  $H = 0,5$  повинно мати фрактальну розмірність рівну 2. Якщо  $H = 0,7$  – фрактальна розмірність дорівнює  $1/0,7$  або 1,43. Відмітимо, що випадкове блукання в дійсності двомірне і цілком заповнює площину.

#### Список літератури

1. Бокс Дж., Дженкінс Г. Анализ временных рядов: Прогноз и управление. //Вып. – М.: Мир, 1974.
2. Федер Е. Фракталы, // – М.: Мир, 1991.
3. Петерс Э. Хаос и порядок на рынках капитала. // – М.: Мир, 2000.

Науковий керівник – Лециньський О.Л.,  
канд. фіз.-мат. наук, доц.

УДК 330.322(045)

Тернавська О. С.

Національний авіаційний університет, Київ

**НЕЧІТКІ ПІДХОДИ МОДЕЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

*В статті аналізується необхідність використання нечітких підходів в умовах невизначеності вхідної інформації при моделюванні інвестиційних процесів. Запропонована модель нечіткої моделі оцінювання інвестиційного клімату держави чи регіону, яка враховує той факт, що вхідна інформація є наближеною.*

Інвестиції є одним із найважливіших чинників зростання економіки. Тому для забезпечення економічного зростання держави чи регіону необхідно стимулювати інвестиційні процеси та вдосконалювати управління інвестиційною діяльністю в межах цих господарських одиниць.

Використання різних методик дозволить точно оцінити інвестиційний клімат держави чи регіону лише за умови достовірності і повноти первинної інформації про стан об'єкта дослідження. Однак виконати ці умови практично неможливо. Причин такого стану справ декілька. Однією з головних серед цих причин є суб'єктивність експертної інформації. Досить часто експерти згладжують чи стискають реальне розсіювання регіональних характеристик. Не вся статистична інформація є повною і достовірною. Крім суб'єктивності експертної інформації, використання її для оцінювання інвестиційного клімату держави чи регіону має й інші недоліки. Зокрема, недоліком цього оцінювання групою експертів є слабка формалізація цього процесу. Поліпшити достовірність статистичної інформації про інвестиційний клімат об'єкта дослідження можна за допомогою розширення статистичної бази, збільшення кількості та періодичності статистичних обстежень, впровадження сучасних інформаційних технологій, але остаточно вирішити цю проблему неможливо. Тому для оцінювання рівня інвестиційної привабливості держави чи регіону необхідні такі методи і моделі, які б менше базувалися на математичній строгості й точності, а були спрямовані на одержання якісних і наближених розв'язків поставлених завдань. Вказані методи і моделі можна розробити, використавши для цього теорію нечітких множин і нечіткої математики.

**Постановка завдання.** Очевидно, що застосування точних алгоритмів до вирішення будь-якого завдання, зокрема оцінювання інвестиційного клімату держави чи регіону, при використанні наближених вхідних даних не може приве-

сти до точного результату. Для обробки такої інформації досить нечітких (розмитих) алгоритмів, які побудовані з використанням теорії нечіткої логіки. Застосування цієї теорії при вирішенні певних проблем ще не означає прийняття лише наближених рішень. Практика показала, що, налагоджуючи нечітку базу знань, можна досягти точності моделювання, яка не поступається строгим кількісним співвідношенням.

**Метою** даної роботи є розробка нечіткої моделі оцінювання інвестиційного клімату держави чи регіону, які враховують той факт, що вхідна інформація є наближеною. Для побудови таких моделей скористаємось теорією нечіткої логіки, яка дозволяє формалізувати притаманні цьому процесу властивості суб'єктивності й невизначеності.

Спосіб оцінки ризику інвестицій прямо пов'язаний зі способом опису інформаційної невизначеності в частині вихідних даних проекту. Якщо вихідні параметри мають імовірнісний характер, то показники ефективності інвестицій також мають вигляд випадкових величин зі своїм імплікативним імовірнісним розподілом.

Інструментом, який дозволяє вимірювати можливості (очікування), є теорія нечітких множин. Вперше ми знаходимо її застосування до інвестиційного аналізу. Використовуючи запропонований у цій роботі підхід, побудуємо метод оцінки інвестиційного ризику, як на стадії проекту, так і в ході інвестиційного процесу.

У літературі з інвестиційного аналізу добре відома формула чистої сучасної цінності інвестицій (NPV - Net Present Value). Візьмемо один важливий окремий випадок оцінки NPV, який і будемо використовувати надалі розгляди:

- всі інвестиційні надходження припадають на початок інвестиційного процесу.
- оцінка ліквідаційної вартості проекту проводиться *post factum*, після закінчення терміну життя проекту.

Тоді співвідношення для NPV має такий вигляд:

$$NPV = -I + \sum_{i=1}^N \frac{DV_i}{(1+r_i)^i} + \frac{C}{(1+r_{N+1})^{N+1}}, \quad (1)$$

де  $I$  – стартовий обсяг інвестицій,  $N$  – кількість планових інтервалів (періодів) інвестиційного процесу, відповідних терміну життя проекту,  $V_i$  – оборотне сальдо надходжень і платежів до  $i$ -го періоду,  $r_i$  – ставка дисконтування, обрана для  $i$ -го періоду з урахуванням оцінок очікуваної вартості використовуваного в проекті капіталу (наприклад, Очікувана ставка за довгостроковими кредитами),  $C$  – ліквідаційна вартість чистих активів, яка склалася в ході інвестиційного процесу (в тому числі залишкова вартість основних засобів на балансі підприємства).

Інвестиційний проект визнається ефективним, коли NPV, оцінена за (1.1), більше проектного рівня  $G$  (в найпоширенішому випадку  $G = 0$ ).

Зауваження.

- NPV оцінюється за формулою (1) в постійних (реальних) цінах.
- Ставка дисконтування планується такий, що період нарахувань відсотків на залучений капітал співпадає з відповідним періодом інвестиційного процесу.
- $(N-1)$ -ий інтервал не відноситься до терміну життя проекту, а виділений в моделі для фіксації моменту завершення грошових взаєморозрахунків всіх сторін в інвестиційному процесі (інвесторів, кредиторів та дебіторів) за кредитами, депозитами, дивідендів тощо, коли підсумковий фінансовий результат проекту стане однозначним.

Якщо всі параметри в (1.1) мають «розмитість», тобто їх точне плановане значення невідомо, тоді як вихідних даних доречно використовувати трикутні нечіткі числа з функцією належності наступного виду (рис. 1). Ці числа моделюють висловлювання наступного виду: «Параметр  $A$  приблизно дорівнює і однозначно перебуває в діапазоні  $[a_{\min}, a_{\max}]$ ».

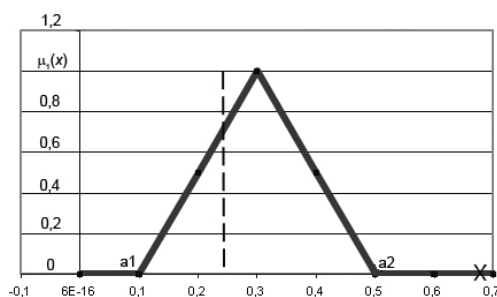


Рис. 1. Трикутне число

Отриманий опис дозволяє розробнику інвестиційного проекту взяти в якості вихідної інформації інтервал параметра  $[a_{\min}, a_{\max}]$  і найбільш очікуване значення, і тоді відповідну трикутне число  $\underline{A} = (a_{\min}, \bar{a}, a_{\max})$  побудовано. Далі будемо називати параметри  $(a_{\min}, a_{\max})$  значущими точками трикутного нечіткого числа. Взагалі кажучи, виділення трьох значущих точок вихідних даних досить поширене в інвестиційному аналізі. Часто цим точкам зіставляються суб'єктивні ймовірності реалізації відповідних («песимістичного», «нормального» і «оптимістичного») сценаріїв вихідних даних.

Ми можемо задатися наступним набором нечітких чисел для аналізу ефективності проекту:

$\underline{I} = (I_{\min}, \bar{I}, I_{\max})$  – інвестор не може точно оцінити, яким обсягом інвестиційних ресурсів він матиме в своєму розпорядженні на момент прийняття рішення;

$\underline{r_i} = (r_{i \min}, \bar{r}_i, r_{i \max})$  – інвестор не може точно

оцінити вартість капіталу, що використовується в проекті (наприклад, співвідношення власних і позикових коштів, а також відсоток за довгостроковими кредитами);

$\underline{\Delta V_i} = (V_{\min}, \bar{\Delta V}_i, V_{\max})$  – інвестор прогнозує діапазон зміни грошових результатів реалізації проекту з урахуванням можливих коливань цін на реалізовану продукцію, вартості споживаних ресурсів, умов оподаткування, впливу інших факторів;

$\underline{C} = (C_{\min}, \bar{C}, C_{\max})$  – інвестор нечітко уявляє собі потенційні умови майбутнього продажу діючого бізнесу або його ліквідації;

$\underline{G} = (G_{\min}, \bar{G}, G_{\max})$  – інвестор нечітко уявляє собі критерій, за яким проект може бути визнаний ефективним, або не до кінця віддає собі звіт у тому, Що можна буде розуміти під «ефективністю» на момент завершення інвестиційного процесу.

Для побудови моделей оцінювання інвестиційного клімату, які враховують той факт, що вхідна інформація є наближеною, користуються теорією нечіткої логіки, яка дозволяє формалізувати притаманні цьому процесу властивості суб'єктивності й невизначеності.

На противагу класичній (чіткій) теорії множин, в якій будь-який елемент належить або не належить множині, в теорії нечітких множин елемент може належати множині на половину, на чверть, на шістнадцять відсотків тощо. Тобто, вводиться функція належності  $\mu(x)$ , яка для чіткої множини може приймати тільки два значення



– нуль чи один, а для нечіткої – довільне значення із відрізка  $[0, 1]$ . Нечітку множину  $\tilde{A}$  визначають як сукупність пар виду

$$\tilde{A} = \{(x, \mu_{\tilde{A}}(x)), x \in X\}, \quad (2)$$

де  $X$  – універсальна множина (базова шкала),  $\mu_{\tilde{A}}(x)$  – функція належності множини  $\tilde{A}$ .

Функція належності визначає суб'єктивну міру впевненості експерта у тому, що задане конкретне значення базової шкали відповідає нечіткій множині. Міру належності не можна отождествлювати з імовірністю, тому що невідома функція розподілу, не має повторюваності експериментів. Значення цієї функції можуть бути знайдені тільки за допомогою опитування експертів, їхнього досвіду та інтуїції. Функція належності може бути дискретною чи неперервною. Серед нечітких множин з неперервними функціями належності найбільш поширеними в практичному використанні є нечіткі числа.

Нечітким числом називають нечітку множину  $\tilde{A}$ , визначену на множині дійсних чисел  $R$  (універсальна множина  $X=R$ ), функція належності якої випукла і нормалізована, тобто

$$x \leq y \leq z \Rightarrow \mu_{\tilde{A}}(y) \geq \min(\mu_{\tilde{A}}(x), \mu_{\tilde{A}}(z))$$

$$\text{і } \sup_{x \in X} \mu_{\tilde{A}}(x) = 1. \quad (3)$$

На практиці для зображення нечітких чисел найчастіше використовують функції належності трикутного чи трапецієподібного типу, а також квазідзвоноподібну функцію належності нечіткого параметра  $\tilde{q}$ , яка має вигляд:

$$\mu_{\tilde{q}}(q) = 1 / (1 + ((q - b) / c)^2) \quad (4)$$

де  $c$  – коефіцієнт концентрації-розтягування функції;

$b$  – координата максимуму функції належності ( $\mu_{\tilde{q}}(b) = 1$ ).

Позначимо через  $X = x_1, x_2, \dots, x_n$  – показники (кількісні і якісні), які визначають інвестиційний клімат держави чи регіону. Тоді наше завдання буде полягати в пошуку функціонального відображення виду  $X \rightarrow S \in [0, 1]$ , де  $S$  – комплексний показник стану інвестиційного клімату, причому чим більше значення  $S$ , тим інвестиційний клімат «кращий». Тобто зв'язок між вхідними показниками і станом інвестиційного клімату подамо співвідношенням:

$$S = f(x_1, x_2, \dots, x_n). \quad (5)$$

Для оцінки лінгвістичних змінних  $x_i, i = \overline{1, n}$  і  $S$  використовуватимемо якісні терми з таких терм-множин:

$A_i = \{a_i^1, a_i^2, \dots, a_i^{k_i}\}$  – терм-множина вхідної змінної  $x_i, i = \overline{1, n}$ ;

$D = \{d_1, d_2, \dots, d_m\}$  – терм-множина вихідної змінної  $S$ ,

де  $a_i^p$  –  $p$ -ий лінгвістичний терм змінної  $x_i, p = \overline{1, k_i}, i = \overline{1, n}$ ;

$d_j$  –  $j$ -ий лінгвістичний терм змінної  $S$ .

Тоді нечітку базу знань можна подати у вигляді системи логічних висловлювань типу «ЯКЩО – ТОДІ, ІНАКШЕ», які пов'язують значення вхідних змінних  $x_1, x_2, \dots, x_n$  з одним із можливих значень виходу  $d_j, j = \overline{1, m}$

Із використанням операцій  $\cup$  (АБО) й  $\cap$  (ТА) цю систему логічних висловлювань можна записати таким чином:

$$Y_{p-1} [I_{i=1} (x_i = a_i^p)] \rightarrow s = d_j, j = \overline{1, m}, \quad (6)$$

де  $a_i^p$  – лінгвістична оцінка вхідної змінної  $x_i$  у  $p$ -му рядку  $j$ -ої диз'юнкції матриці знань, яка вибирається із відповідної терм-множини  $A_i, i = \overline{1, n}, j = \overline{1, m}, p = \overline{1, l_j}$ ,

$l_j$  – кількість правил, які визначають значення змінної  $S = d_j$ .

Виходячи з цього, співвідношення (4) можна поставити у відповідність систему логічних рівнянь такого виду:

$$\mu^{d_j}(x_1, x_2, \dots, x_n) = V_{p=1}^{l_j} [\wedge_{i=1}^n \mu^{a_i^p}(x_i)],$$

$$j = \overline{1, m}, \quad (7)$$

де  $\mu^{a_i^p}(x_i)$  – функція належності параметра  $x_i$  нечіткому терму  $a_i^p, i = \overline{1, n}, j = \overline{1, m}, p = \overline{1, l_j}$ ,

$\mu^{d_j}(x_1, x_2, \dots, x_n)$  – функція належності вектора вхідних змінних  $X = x_1, x_2, \dots, x_n$  значенню вихідної змінної  $S = d_j, j = \overline{1, m}$ .

Використовуючи теорію нечітких множин, одержимо таку модель нечіткої апроксимації об'єкта:

$$\mu^{d_j}(S) = \max_{p=1, l_j} (\min_{i=1, n} \mu^{a_i^p}(x_i)),$$

$$j = \overline{1, m}. \quad (8)$$

Для формалізації лінгвістичних термів можна взяти функцію належності виду (4). Таким чином, співвідношення (5), яке встановлює зв'язок між вхідними змінними  $X_i$  і вихідною змінною  $S$ , може бути формалізовано у вигляді нечітких логічних висловлювань, які ґрунтуються на матри-

ці знань. Її потрібно побудувати на підставі статистичних і експертних даних.

Для запропонованої моделі кількість і склад первинних показників не має суттєвого значення. Тому аналітики можуть застосовувати цю модель при використанні наявної в їхньому розпорядженні інформації, яка подана за допомогою значень статистичних і експертних показників.

**Висновки.** Використання наближених вхідних даних при оцінюванні інвестиційного клімату держави чи регіону не може привести до точного результату. Крім того, недоліком цього оцінювання при використанні експертної інформації є слабка формалізація цього процесу. Запропонована методика оцінювання інвестиційної привабливості економічних суб'єктів дозволяє позбутися цих недоліків. Вона ґрунтується на застосуванні теорії нечіткої логіки.

Вміючи грамотно описати нечіткість вихідних даних, ми логічним шляхом переходимо до нечіткості результуючих показників. Оцінка інвестиційного ризику – це оцінка, заходи, можливості несприятливих подій у ході інвестиційного процесу, коли очікування таких подій, що задається функцією приналежності відповідних нечітких чисел, відома або визначається спеціальними методами.

Підхід, заснований на нечіткості, долає недоліки імовірнісного і мінімаксного підходів, пов'язані з урахуванням невизначеності. По-перше, тут формується повний спектр можливих сценаріїв інвестиційного процесу. По-друге, рішення приймається не на основі двох оцінок ефективності проекту, а по всій сукупності оцінок. По-третє, очікувана ефективність проекту не є точковим показником, а являє собою поле інтервальних значень зі своїм розподілом очікувань, що характеризується функцією приналежності відповідного нечіткого числа. А виражена повна сукупність очікувань дозволяє оцінити інтегральну міру очікування негативних результатів інвестиційного процесу, тобто ступінь інвестиційного ризику.

*Науковий керівник – Лециньський О.Л.,  
канд. фіз.-мат. наук, доц.*

УДК 519.23(045)

Тупіцина Н. М.

Національний авіаційний університет, Київ

## СТАТИСТИЧНИЙ АЛГОРИТМ ПОДІЛУ СУБ'ЄКТІВ НА КЛАСИ ЗА ПРОФЕСІЙНОЮ ПРИДАТНІСТЮ

*В статті аналізується алгоритм, заснований на модифікації послідовного статистичного аналізу відношення ймовірностей. Для цілей визначення професійної придатності цей алгоритм повинен бути ще більш ефективним, так як психологічні ознаки є слабо статистично залежними, а за цих умов послідовний аналіз відношень ймовірностей є оптимальною процедурою для класифікації на два класи.*

Нехай інформація про психологічні особливості людини міститься в  $n$ -мірному векторі  $v(v_1, v_2, \dots, v_n)$ . Кожне з  $v_i$  ( $i = 1, 2, \dots, n$ ) – число, отримане за допомогою тієї або іншої методики (серед них можуть бути певним чином закодовані і якісні характеристики людини). Надалі компоненти  $v$  будуть називатися ознаками. Вибір ознак зазвичай проводиться з урахуванням психологічних вимог до професійної придатності. Пропонований алгоритм дозволяє відкинути ті з використовуваних ознак, які виявляються неінформативними для даного конкретного завдання визначення професійної придатності.

Передбачається, що групам осіб, з одного боку, придатних (група «А»), а з іншого боку, непридатних (група «В») до розглянутої діяльності відповідають два класи векторів  $\{v_A\}$  і  $\{v_B\}$ , які можуть сильно перетинатися, але статистично різні. У подальшому завжди будемо вважати, що  $\{v_A\}$  – клас векторів, що характеризують придатних до даної діяльності суб'єктів.

З математичної точки зору завдання визначення професійної придатності полягає у віднесенні з певною ймовірністю помилки вектора  $(v_1, v_2, \dots, v_n)$  до одного з двох класів – «А» або «В».

Є багато різних методів вирішення цієї задачі. У всіх методах необхідний етап «навчання»: статистичний аналіз вже наявного досвіду. Для цілей визначення професійної придатності вони не набули великого поширення – одні з-за крайньої громіздкості та складності застосування навіть за допомогою обчислювальних машин, інші тому, що виявилися не дуже ефективними.

Успіх класифікації за багатьма ознаками в задачах діагностики залежить від інформативності цих ознак і способу інтеграції інформації. Цей спосіб інтеграції має бути:

1) простим в обчислювальному відношенні і доступним при використанні;

2) малочутливим до відсутності якої-небудь ознаки;

3) у якійсь мірі інваріантним до зсуву розподілів ознак (останнє істотно в силу необхідності рахуватися з різними методичними умовами отримання однієї і тієї ж ознаки).

Цим вимогам у значній мірі задовольняє алгоритм, заснований на модифікації послідовного статистичного аналізу відношення ймовірностей.

### Алгоритм

Алгоритм складається з двох етапів: першого – етапу навчання, під час якого накопичується інформація про ознаки на підставі вже наявного досвіду і оцінюється інформативність обраних ознак, і другого – етапу класифікації, на якому виносяться рішення про придатність суб'єкта до певної діяльності.

Навчання. Передбачається, що на підставі попереднього досвіду можна виділити групи суб'єктів «А» і «В», які відображають наше розуміння придатності (або непридатності) до даної роботи і є певними еталонами для подальшого прогнозування придатності. Далі передбачається, що є якийсь набір ознак  $v_1, v_2, \dots, v_n$ , істотність яких для визначення професійної придатності можна і не знати. Тепер можна побудувати множини векторів  $\{v_A\}$  і  $\{v_B\}$ , що відповідно характеризують групи суб'єктів «А» і «В». Процес навчання складається з одержання оцінки дискретних одновимірних розподілів ймовірностей ознак  $v_1, v_2, \dots, v_n$  для класу «А»:

$$f_A^1(v_1), f_A^2(v_1), \dots, f_A^n(v_1),$$

для класу «В»:

$$f_B^1(v_1), f_B^2(v_1), \dots, f_B^n(v_1).$$

Передбачається, що  $v_1, v_2, \dots, v_n$  слабо залежні. Якщо, проте, цього немає, то для збільшення ефективності процедури в розгляд вводяться складні ознаки – синдроми, визначення яких можна отримати на підставі досвіду і теоретичних

міркувань або ж використовуючи відповідний математичний апарат. Побудова одновимірних розподілів істотно полегшує процес навчання, а в разі слабкої залежності втрати інформації при цьому невеликі.

Якщо класи «А» і «В» численні, то можна отримати досить хорошу оцінку необхідних ймовірностей:

$$\{f_A(v_1)\} \cup \{f_B(v_1)\} \quad (i=1,2,\dots,n).$$

У тих же випадках, коли чисельності класів «А» і «В» невеликі, доводиться вдаватися до грубого квантування ознак на 2-3-4 градації. Практична перевірка показує, що за наявності в групі 25-30 чоловік і відповідному квантуванні можна отримати задовільні результати.

Отримані в результаті обстеження даного контингенту осіб показники можуть мати різну цінність для цілей прогнозування професійної придатності. Тому наступним етапом «навчання» є оцінка інформативності ознак.

Ознака буде тим більш інформативною, чим більше різниця між його розподілами у представників класу «А» і «В». Оцінка інформативності ознаки  $v$ , може виражатися величиною  $P_j$  – ймовірністю того, що розподіли

$$f_A^j(v_j) \quad \text{і} \quad f_B^j(v_j)$$

різні. Це досягається за допомогою обчислення  $\chi_2$ .

Інтуїтивно ясно, що ймовірність  $P$  може бути хорошою мірою інформативності ознаки  $v$  при даній конкретній класифікації. Необхідно відзначити, що ознаки, інформативні в одному випадку, можуть виявитися зовсім не інформативними для розв'язання задачі профвідбору інших фахівців.

$$\chi_j^2 = N_A^{(j)} \cdot N_B^{(j)} \cdot \sum_{i=1}^{S_j} \left[ \frac{1}{A_i^{(j)} + B_i^{(j)}} \left( \frac{A_i^{(j)}}{N_A^{(j)}} - \frac{B_i^{(j)}}{N_B^{(j)}} \right) \right]^2.$$

Обчислення  $\chi_2$  проводилося за формулою:

де  $N_A^{(j)}$  і  $N_B^{(j)}$  – загальне число осіб відпові-

дно в класах «А» і «В», дані яких використовувалися при побудові розподілів для  $j$ -ї ознаки;  $A_i^{(j)}$  і  $B_i^{(j)}$  – частоти появи індивідів у  $i$ -градації  $j$ -ї ознаки для порівнюваних класів;  $S$  – число градацій для  $j$ -ї ознаки. Вірогідність  $P_j$  визначалася за таблицями Л. Большова і Н. Смирнова. Оцінка інформативності може бути також отримана і за допомогою відстані Кульбака. У прийнятих тут позначеннях і дещо змінений формі ця відстань має вигляд:

$$I_j = |I_j^A| + |I_j^B|,$$

де

$$I_j^A = \sum_{i=1}^{S_j} \left( \frac{A_i^j}{N_A^j} \lg \frac{A_i^j \cdot N_B^j}{B_i^j \cdot N_A^j} \right) \quad \text{і} \quad I_j^B = \sum_{i=1}^{S_j} \left( \frac{B_i^j}{N_B^j} \lg \frac{A_i^j \cdot N_B^j}{B_i^j \cdot N_A^j} \right).$$

Цей захід має ряд переваг, особливо при теоретичних дослідженнях. Для практики становить інтерес можливість виміру значимості ознак  $v_1$  ( $j = 1, 2, \dots, n$ ) окремо для винесення рішення про належність  $v$  до  $\{v_A\}$  або  $\{v_B\}$  (відповідно складові  $I_j^A$  і  $I_j^B$ ).

Використовуючи ту чи іншу міру, ознаки доцільно розташувати за їх зменшуваною інформативністю, а ті з них, які неінформативні ( $P$  занадто велике або  $I$  – мале), використовувати не треба. Якщо виявиться, що інформативних ознак залишилося мало, то необхідно ввести нові ознаки. Процес «навчання» можна вважати закінченим, коли оцінки розподілів

$$f_j^A(v_j) \quad \text{і} \quad f_j^B(v_j), \quad (j = 1, 2, \dots, n),$$

досить надійні, ознаки впорядковані за їх інформативністю і їх досить багато.

Класифікація (вирішальне правило). При класифікації можна допустити дві помилки. Суб'єкт з класу «А» може бути помилково віднесений до класу «В» і, навпаки, суб'єкт з класу «В» може бути помилково зарахований до класу «А». Першу з вказаних помилок класифікації будемо позначати через  $\alpha$ , а другу через  $\beta$ .

Ймовірності помилок  $\alpha$  і  $\beta$  визначаються до проведення класифікації. При виборі цих ймовірностей повинна бути врахована важливість тієї чи іншої помилки класифікації, а також реальна ситуація, що виникла при вирішенні даного конкретного завдання.

Нехай при обстеженні суб'єкта  $S$  були отримані ознаки

$$v_1^0, v_2^0, \dots, v_n^0,$$

(вони наведені тут в порядку зменшення їх інформативності). Нехай на підставі здорового глузду обрані допустимі ймовірності помилок  $\alpha$  і  $\beta$ . Розглянемо відношення ймовірностей, відповідних першій ознаці:

$$\frac{f_B^1(v_1^0)}{f_A^1(v_1^0)}.$$

Якщо це відношення буде менше ніж:  $\frac{\alpha}{1-\beta}$ ,

то це буде означати, що отримане значення ознаки настільки найімовірніше для класу «А», що можна з обраним рівнем надійності ( $\alpha$ ,  $\beta$ ) стверджувати, що дана особа відноситься до класу «А» (придатна до даної професійної діяльності).

Якщо це відношення  $\frac{1-\alpha}{\beta}$ , то з тим же рівнем

надійності приймається рішення про непридатність до розглянутої діяльності. Якщо

$$\frac{\alpha}{1-\beta} < \frac{f_B^1(v_1^0)}{f_A^1(v_1^0)} < \frac{1-\alpha}{\beta}$$

то інформація, укладена в ознаці, недостатня для віднесення до класів «А» і «В» і розглядається наступна ознака  $v_2^0$ .

Якщо

$$\frac{f_B^1(v_1^0) \cdot f_B^2(v_2^0)}{f_A^1(v_1^0) \cdot f_A^2(v_2^0)} < \frac{\alpha}{1-\beta},$$

то виноситься рішення про віднесення індивіда до класу «А» якщо

$$\frac{f_B^1(v_1^0) \cdot f_B^2(v_2^0)}{f_A^1(v_1^0) \cdot f_A^2(v_2^0)} > \frac{1-\alpha}{\beta},$$

то в клас «В». Коли ж

$$\frac{\alpha}{1-\beta} < \frac{f_B^1(v_1^0) \cdot f_B^2(v_2^0)}{f_A^1(v_1^0) \cdot f_A^2(v_2^0)} < \frac{1-\alpha}{\beta},$$

то розглядається значення третьої ознаки  $v_3^0$  і

т.д.

Якщо, перебравши всі ознаки, які не вдається віднести суб'єкта до того чи іншого класу з даним рівнем надійності, тобто розглянуте відношення не виходить за межі необхідних рубежів, то це означає, що наявні результати обстеження не дозволяють зробити прогноз з обраним рівнем надійності. У цих випадках можна знизити цей рівень і таким чином зробити прогноз або звернутися за додатковою інформацією.

При відсутності додаткової інформації для мінімізації ймовірності помилки доцільно побудувати два розподіли відношення правдоподібності за всіма ознаками відповідно для груп «А» і «В» і на основі цих розподілів вибрати один поріг. Особливості розподілу зазвичай такі, що цим порогом рідко буває 1.

Як відомо, в схемах послідовного статистичного аналізу, процедури обґрунтовуються для однорідного випадку, коли

$$f_A^1(v_1) = f_A^2(v_2) = \dots = f_A^n(v_n) \quad \text{і}$$

$$f_B^1(v_1) = f_B^2(v_2) = \dots = f_B^n(v_n).$$

Проте неважко показати, що залежність порогів від ймовірності помилок  $\alpha$  і  $\beta$  переноситься і на випадок неоднакових розподілів.

Практично зручно мати справу не з відношеннями ймовірностей, а з логарифмом цього відношення. Тоді всі обчислення зводяться до послідовного додавання.

Отже, визначення належності векторів  $v$  ( $v_1, v_2, \dots, v_n$ ) до множини  $\{v_A\}$  або  $\{v_B\}$  здійснюється наступним чином. Послідовно обчислюються величини  $L_1, L_2, \dots, L_k$ , де:

$$L_k = \sum_{j=1}^k R_j, \quad \text{а } R_j = \lg \frac{f_B^j(v_j)}{f_A^j(v_j)}.$$

Кожне обчислене  $L_k$  порівнюється з порогами

$$\frac{\alpha}{1-\beta} \quad \text{і} \quad \frac{1-\alpha}{\beta}.$$

Якщо при деякому  $k < n$

$$\frac{\alpha}{1-\beta} < L_k < \frac{1-\alpha}{\beta},$$

То обчислюється  $L_{k+1}$ . Якщо ж

$$L_k > \frac{\alpha}{1-\beta},$$

То  $v \in \{v_B\}$ ; якщо ж

$$L_k > \frac{1-\alpha}{\beta}.$$

Вибір порога

У послідовній статистичній процедурі відношення ймовірностей передбачаються два пороги

$$\frac{\alpha}{1-\beta} \quad \text{і} \quad \frac{1-\alpha}{\beta}$$

де  $\alpha, \beta$  – помилки класифікації, які призначаються заздалегідь Проста залежність порогів від ймовірностей помилок класифікації дозволяє вибирати потрібний поріг, опираючись на кон'юнктуру

Необхідність вибору невеликого числа осіб з великих контингентів робить можливим визначити  $a = b$  порядку 0,001 або навіть 0,0001 З іншого боку, при обмеженій кількості осіб природно вибрати  $\alpha = \beta = 0,05$  або навіть 0,10

Якщо виявиться, що помилка пропустити хорошого фахівця і, навпаки, помилка прийому малопридатного нерівноцінні, то є можливість врахувати це, вибираючи різні ймовірності  $\alpha$  і  $\beta$ . Таким чином, вибір порогів є дуже гнучким і враховує реальну обстановку, а також ціну можливих помилок.

Науковий керівник – Лещинський О.Л.,  
канд. фіз.-мат. наук, доц.

УДК 332.15;629.73(045)

Голуб В. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## СУБ'ЄКТИ ЗДІЙСНЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

*Стаття присвячена питанням визначення основних суб'єктів здійснення господарської діяльності в сфері повітряного простору. Написання цієї статті дало змогу дослідити нормативно – правову базу з цього питання та виявити прогалини, що потребують усунення.*

В умовах ринкової економіки, коли справа йде про господарювання з метою отримання прибутку, дуже важливим є законодавче закріплення норм, які б регулювали дані відносини.

Відповідне коло таких відносин, має мати свій об'єкт, суб'єкт, зміст та інші елементи, що виділяються теорією держави і права. Суб'єкт певних відносин надзвичайно важливий, оскільки він дозволяє визначити коло осіб, для яких передбачені певні норми права.

Повітряний простір є дуже специфічним середовищем, яке передбачає наявність у ньому своїх, специфічних суб'єктів, що використовують даний простір для своїх потреб. Безперечним є те, що дані відносини повинні бути чітко врегульовані нормами законодавства, а це в свою чергу має забезпечити легальне поле для використання повітряного простору.

Дослідження проблеми визначення суб'єктів здійснення господарської діяльності в сфері повітряного простору належить до числа провідних завдань сучасної юридичної науки, актуальність якого обумовлюється як певною незавершеністю і недосконалістю чинної нормативно-правової бази відносин в сфері повітряного простору, так і комплексністю поєднання певних галузей права, серед яких провідну роль посідають господарське та повітряне право.

Аналізуючи останні наукові публікації з даної теми, слід сказати, що в науці вона є малодослідженою і в наукових публікаціях майже не розкривалася. З науковців, що торкалися цієї теми у своїх працях слід зазначити Н.М. Корчак, А.О. Гелич, В.П. Козиреву та Ю.О. Гелич

Метою даної статті є визначення основних суб'єктів здійснення господарської діяльності, аналіз нормативно-правової бази, яка регулює це питання та пошук прогалин у законодавстві, що потребують усунення.

Сфера дії Повітряного кодексу України (далі – ПК) поширюється на діяльність користувачів повітряного простору України в частині, що їх

стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого [1; ч. 1, ч. 3, ст. 2]. Чинний, ПК не визначає поняття користувачів повітряного простору в цілому, та суб'єктів господарської діяльності в сфері використання повітряного простору зокрема.

Відповідно до ст. 4 ПК правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки та одержала ліцензію, якщо це передбачено законодавством України. Водночас у ст. 5 ПК міститься вимога про те, що будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, повинна одержати від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки вказаної особи вимогам відповідних авіаційних правил України.

Тобто ми можемо говорити про те, що суб'єктами господарської (комерційної) діяльності в сфері використання повітряного простору можуть бути і юридичні, і фізичні особи, які виконують розробку, виготовлення, ремонт і технічне обслуговування авіаційної техніки за умови наявності у них сертифіката служби авіаційної безпеки.

Законодавець також оперує терміном авіаційний суб'єкт, під яким розуміється:

- авіаційне підприємство;
- аеропорт;
- аеродром;
- експлуатант;
- Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Укрерорух».

Слід звернути увагу на те, що законодавство не містить достатньо повного і вичерпного визначення авіаційного підприємства.

Так, наприклад, Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації авіаційним підприємством називає авіатранспортне підприємство, яке пропонує або експлуатує повітряне сполучення [3].

Крім поняття авіаційного підприємства, вживається термін авіапідприємства. Ним є також будь-яке авіатранспортне підприємство, яке пропонує або експлуатує повітряне сполучення [4].

З аналізу даних понять ми бачимо, що вони є тотожними. Проте в той же час з цих визначень ми можемо побачити поняття «авіатранспортне підприємство» і логічно поставити питання про те, що ж розуміє законодавець під цим терміном. Нажаль відповіді на це запитання на даний момент немає, що призводить до потреби законодавчого визначення цього терміну.

Для більш повного з'ясування поняття авіаційного підприємства слід звернутися до поняття підприємства взагалі.

З аналізу чинного законодавства в Україні можна зробити висновок про те, що термін «підприємство» використовується в ньому як щодо суб'єктів, так і щодо об'єктів права.

Не встановлені і обмеження щодо організаційно-правових форм авіапідприємств. Призначення організаційно-правової форми полягає у нормативному закріпленні організаційної побудови юридичної особи з метою визначення основних взаємозв'язків із засновниками, волеутворюючими та волевдійснюючими органами.

Слід зазначити, що поняття підприємства є узагальнюючим, а ст. 62 ГКУ «Підприємство як організаційна форма господарювання» [2] має універсальний характер щодо будь-якої форми господарської організації (і корпоративного, і унітарного типу), а також різних форм власності.

Залежно від форм власності, в ст. 63 ГК законодавець виділяє:

- 1) приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);
- 2) підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);
- 3) комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;
- 4) державне підприємство, що діє на основі державної власності;
- 5) підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності).

Так, в Україні на основі державної власності функціонують: Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль», Державне авіапідприємство

«Львівські авіалінії», Тернопільське державне авіапідприємство «Універсал-Авіа», Державне підприємство «Міжнародний аеропорт Рівне»

Авіапідприємства можуть функціонувати і на базі комунальної форми власності відповідно до ст. 78 ГК. Так, наприклад, було прийнято пропозицію Львівської міської ради щодо передачі цілісного майнового комплексу державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів» разом із злітно-посадковою смугою у власність територіальної громади м. Львова [5]. Про передачу 70,42 відсотка акцій ВАТ «Луцьке авіапідприємство» з державної у спільну власність територіальних громад Волинської області було прийнято пропозицію Волинської обласної ради та Фонду державного майна [6].

Авіапідприємства можуть існувати і як іноземні підприємства (ст. 117 ГКУ), і як підприємства з іноземними інвестиціями (ст. 116, 390-400 ГК та Закон України «Про режим іноземного інвестування»). Наприклад, характеризуючи види аеропортів, у ч. 3 ст. 48 ПК законодавець акцентує увагу на тому, що аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Авіапідприємство може існувати і в організаційно-правовій формі господарського товариства. Зокрема, правовий статус господарських товариств закріплений параграфом 1 гл. 8 (ст. 113-162) ЦК, гл. 9 (ст. 79-92) ГК, Законом «Про господарські товариства» [7]. Так, наприклад, у 1992 році було засновано авіакомпанію «Міжнародні авіалінії України» у Формі спільного закритого акціонерного товариства, у складі наступних акціонерів: Фонд державного майна України – 61,6 %, «Австралійські авіалінії» – 22,5 %, компанія «Debis Air Finance» – 6 %, Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР) – 9,9 % [8].

Авіапідприємства завжди створюються і функціонують з метою отримання прибутку, а тому вони є завжди підприємницькими за своїм спрямуванням.

Таким чином авіапідприємству притаманне те, що воно:

- використовує (пропонує або експлуатує) будь-яке регулярне повітряне сполучення (сполучення між двома точками земної поверхні, подолання якої можливе повітряним шляхом);
- таке сполучення використовується (пропонується або експлуатується) виключно за допомогою повітряного судна;

– таке сполучення використовується з метою суспільних перевезень пасажирів, багажу, пошти або вантажу.

Ще одним авіаційним суб'єктом, який виділяє законодавець є аеропорт, тобто підприємство, що здійснює приймання і відправлення повітряних суден, пасажирів, багажу, пошти і вантажів, обслуговування польотів повітряних суден і екіпажів, яке має для цього аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди, а також необхідну структуру, обладнання, авіаційний персонал та інших працівників.

Аеродром, як авіаційний суб'єкт це – ділянка суші або водної поверхні (включаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання), призначена повністю або частково для прибуття, відправлення і руху повітряних суден. Якщо поняття «аеродром» використовується в положеннях, що стосуються планів польотів і порядку сполучення, воно включає також місця, які можуть використовуватися літальними апаратами певних видів, наприклад вертольотами або аеростатами.

Згідно з Положенням про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень та робіт, затверджених Наказом Державного департаменту авіаційного транспорту України від 24 квітня 1996 року №118, експлуатант – особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги в цій галузі. Аналогічне визначення експлуатанта міститься в ч. 2 ст. 5 ПК.

Слід звернути увагу на те, що визначення категорії «експлуатант повітряного судна» є похідним від категорії «власник повітряного судна» та «судновласник», що розкриває правовий статус особи, яка володіє повітряним судном на законних підставах. Власником повітряного судна є суб'єкт господарювання, який на свій розсуд, одноосібно або разом з іншими суб'єктами володіє, користується і розпоряджається належним йому повітряним судном. Судновласником є суб'єкт господарювання, який експлуатує повітряне судно від свого імені незалежно від того, є він власником цього повітряного судна чи використовує його на інших законних підставах.

До загальних вимог, які, зокрема, пред'являються до експлуатанта, слід віднести наступні:

- основне місцезнаходження експлуатанта має бути в Україні;
- основною діяльністю експлуатанта повинні бути повітряні перевезення і/або авіаційні роботи. Діяльність може бути пов'язана з будь-якою

іншою формою професійної експлуатації повітряного судна (ремонт або технічним обслуговуванням повітряного судна) чи надання послуг у галузі авіації;

- експлуатант повинен мати достатню фінансово-економічну спроможність для забезпечення всіх аспектів безпеки авіації та підтримання льотної придатності повітряного судна, утримання та забезпечення потрібного авіаційного та інфраструктурного персоналу, забезпечення фінансових обов'язків за всіма договорами та зі страхування, з урахуванням можливого періоду роботи зі збитками;

- експлуатанту, який пропонує авіаційні послуги, потрібно бути власником (чи мати в оперативному управлінні) не менш як одного повітряного судна транспортної категорії або одного повітряного судна транспортної категорії на підставі договору про довгострокову, не менш ніж 3 роки, оренду повітряного судна (на момент видачі Сертифіката);

- експлуатант повинен мати набір служб, що укомплектовані згідно зі штатним розписом фахівцями відповідної спеціальної підготовки, необхідної для здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі льотної, технічної експлуатації та здійснення авіаційних робіт і повітряних перевезень відповідно до встановлених у цивільній авіації вимог, та мати всі види забезпечення (наприклад: правове; фінансово-економічне; матеріально-технічне; льотної експлуатації; аеродромне; комерційне; страхове тощо);

- такі види забезпечення, як правове, фінансово-економічне, льотної експлуатації, інженерно-авіаційне та управління виробництвом є ознаками експлуатанта і тому здійснюються безпосередньо експлуатантом;

- інші види забезпечень можуть здійснюватися як безпосередньо експлуатантом, так і за договорами, що укладені з юридичними особами, які мають право на таке забезпечення і володіють відповідним сертифікатом Державіаслужби та ін.

Наостанок слід сказати про співвідношення понять авіаційного та повітряного перевезень.

На відміну від повітряного перевезення, поняття авіаційного перевезення законодавством не визначене. Сполучення «авіаційні перевезення» отримало набагато менше розповсюдження в законодавстві аніж повітряні перевезення. Варто звернути увагу на те, що сполучення «авіаційні перевезення» хоч і вживається в назвах деяких нормативних документів, проте по тексту документу вживається «повітряні перевезення».



Яскравим прикладом цього є Інструкція про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України [9]. Таких документів всього 12.

За своїм значенням вказані два терміни тотожні, проте законодавчо визначений термін саме «повітряні перевезення» і саме цим терміном оперує Повітряний кодекс, від чого відштовхуються більшість інших підзаконних актів. Саме тому правильним буде вживання саме цього терміну.

Таким чином, підсумовуючи все вищесказане, можемо стверджувати, що Повітряним кодексом України не передбачені поняття користувачів повітряного простору, та суб'єктів господарської діяльності в сфері використання повітряного простору. Аналізуючи законодавство, ми можемо визначити основних суб'єктів, що можуть здійснювати господарську діяльність в сфері повітряного простору, а саме це будь-яка фізична чи юридична особа, що має відповідний дозвіл. В той же час можемо виділити також авіаційних суб'єктів, до яких відносять: авіаційні підприємства, аеропорти, аеродроми, експлуатанти та Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украторух». Проте незважаючи на це, є актуальні питання, що потребують законодавчого втручання з метою їх вирішення.

#### Список літератури

1. *Повітряний кодекс України* від 04.05.1993 року // *Відомості Верховної Ради України*. – 1993. – № 25. – С. 274.

2. *Господарський кодекс України* від 16.01.2003 року // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 18, №19, №20, №21-22. – С. 144.

3. *Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»* від 20.02.2003 № 545-IV // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 17. – С. 140.

4. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації»* від 02.08.1995 № 592 // *Зібрання постанов Уряду України*. – 1995. – № 11. – С. 263; *Конвенція про міжнародну цивільну авіацію* від 07.12.1944 // *Офіційний вісник України*. – 2004. – № 40. – С. 2667.

5. *Про передачу цілісного майнового комплексу державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів»: Розпорядження Кабінету міністрів України* від 6 вересня 2007 р. № 705-р.

6. *Про передачу акцій ВАТ «Луцьке авіапідприємство» у спільну власність територіальних громад Волинської області: Розпорядження Кабінету міністрів України* від 24 червня 2006 р. № 353-р.

7. *Закон України «Про господарські товариства»* від 19.09.1991 року // *Відомості Верховної Ради* – 1991. – № 49. – С. 682.

8. *Міжнародні авіалінії України* у 2004 році // *Відомості міністерства транспорту та зв'язку України* – 2005. – № 1-2. – С. 46.

9. *Наказ Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Інструкції про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України»* від 05.06.2006 №399 // *Офіційний вісник України*. – 2006. – № 25. – С. 1843.

*Науковий керівник – Корчак Н.М.,  
канд. юрид. наук, доц.*

УДК 347.826 (045)

Григолінський С. О.

Національний авіаційний університет, Київ

### ЗЛОЧИНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНИХ ПОЛЬОТІВ: ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

*Стаття присвячена питанням аналізу факторів, що зумовлюють порушення правил міжнародних польотів в сучасних умовах. Проведення такого аналізу дозволило закріпити кримінальну відповідальність злочинів у цій сфері, розкрити поняття повітряна траса, маршрут, місце посадки, коридор та ешелон.*

Постановка проблеми. Розвиток ринкових відносин, структурна перебудова економіки, перерозподіл прав власності на засоби виробництва визначили глобальні зміни у всіх галузях економіки, в тому числі і на транспорті. Стабільна робота всіх його видів стала сьогодні справою надзвичайної політичної й економічної важливості. Але, з іншого боку, транспорт, як відомо, є джерелом підвищеної небезпеки. Особливо в наш час рівень загроз у даній галузі є значно більшим, ніж в інших.

Актуальність цього питання, обумовлена тим, що значний масив принципових питань правового регулювання, що стосується безпеки міжнародних польотів не одержав належного вирішення у нормотворчій практиці і висвітлення у теоретичних дослідженнях. Лише деякі питання розглядали О.І. Альошина, А.О. Собакарь, О.Б. Черномаз, О. Сапронов, Л.М. Сукмановська, В.А. Звіряка.

Мета: подальше наукове розроблення загальнотеоретичних проблем, що стосуються міжнародних польотів.

Завдання: дослідити склад злочину; розкрити поняття повітряна траса, ешелон, коридор, місце посадки; розмежувати відповідальність за порушення міжнародних польотів у кримінальному та адміністративному праві.

Вліт в Україну або виліт з України без відповідного дозволу, а також недодержання зазначених у дозволі маршрутів, місць посадки, повітряних трас, коридорів або ешелонів караються штрафом від двохсот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк, із конфіскацією повітряного судна (ст. 334 ККУ) [1].

Склад злочину являє собою сукупність таких елементів, як суб'єкт, об'єкт, суб'єктивна сторона, об'єктивна сторона.

**Об'єктом** цього злочину є безпека міжнародних польотів і порядок перетинання державного кордону України.

Міжнародний політ – це здійснюваний у повітряному просторі України запланований або незапланований політ повітряного судна, який виконується з перетинанням державного кордону України (у т.ч. кордону, щодо якого не проведено делімітацію і демаркацію).

**З об'єктивної сторони** цей злочин може проявитися у таких формах; 1) вліт в Україну або виліт із України без відповідного дозволу; 2) недодержання зазначених у дозволі маршрутів, трас і коридорів, а також ешелонів і місць посадки.

Згідно з Повітряним кодексом України до елементів структури повітряного простору України належать: повітряні траси і місцеві повітряні лінії України, повітряні коридори для перетинання державного кордону, встановлені та не встановлені маршрути польотів, райони виконання авіаційних робіт, заборонені зони, зони обмеження польотів і небезпечні зони.

Термін повітряний коридор має юридичні синоніми «коридор перельоту» і, «повітряні ворота», термін ешелон – синонім «висота польотів». [3]

Термін повітряна траса означає маршрут у міжнародному сполученні (на відміну від «місцевої повітряної лінії», яка означає маршрут у внутрішньому сполученні), а повітряна лінія – визначений та сертифікований встановленим порядком маршрут польоту між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень.

Термін місце посадки у повітряному законодавстві не вживається. Виліт українських та іноземних повітряних суден з території України, а також їх посадка після вльоту на територію України згідно із законодавством України провадяться в аеропортах. Інший порядок вильоту і посадки повітряних суден допускається тільки з дозволу компетентних органів України. Аеродром – це земельна чи водна ділянка, спеціально обладнана для зльоту,

посадки, руління, стоянки та обслуговування повітряних суден, а аеропорт – підприємство, що здійснює послуги з обслуговування пасажирів, багажу, вантажу та пошти, забезпечує виконання польотів і обслуговування повітряних суден, має в своєму складі і використовує для даних потреб аеродром, аеровокзал та інші наземні споруди і відповідне обладнання [4].

Перелічені вище порушення стосуються тільки повітряних суден, які здійснюють запланований або незапланований політ на міжнародних авіалініях України.

Інші, крім безпосередньо вказаних у диспозиції ст. 334, порушення правил міжнародних польотів (скажімо, міжнародний політ повітряного судна з виключеними через необережність радіозв'язком або апаратурою світлового чи радіолокаційного впізнавання, недотримання мінімуму погоди при вильоті, посадці чи польоті, самовільне скидання вантажу тощо), за відсутності підстав кваліфікувати їх як порушення правил безпеки руху повітряного транспорту (ст. 276), як порушення правил повітряних польотів (ст. 281), або як порушення порядку використання повітряного простору України (ст. 282), можуть потягти адміністративну відповідальність за ст. 113 КАП.

Такий вид порушення правил міжнародних польотів, як провіз на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин, кваліфікується за ст. 269, якщо це було вчинено пасажиром, або за ст. 276 – якщо це було вчинено членом екіпажу повітряного судна.[1]

Склад злочину, передбаченого ст. 334, у його першій формі є спеціальним (за суб'єктом і способом вчинення) стосовно складу злочину, передбаченого ст. 331. У цілому ж цей склад злочину є спеціальним (за певними елементами суспільних відносин, що становлять його безпосередній об'єкт, об'єктивною стороною і суб'єктом) стосовно складу злочину, передбаченого ст. 276: він також передбачає порушення певними категоріями працівників транспорту (а саме, членами екіпажу повітряного транспорту) правил безпеки руху, але тільки під час польотів у міжнародному сполученні.

На відміну від порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту порушення правил міжнародних польотів не передбачає як обов'язкову ознаку настання суспільне небезпечних наслідків і є злочином з формальним складом.

Перетинання державного кордону України при виконанні міжнародних польотів здійсню-

ється: а) цивільними повітряними суднами України та іноземними повітряними суднами, які виконують регулярні польоти – на підставі міждержавних домовленостей і угод;

б) цивільними повітряними суднами України та іноземними повітряними суднами, які виконують нерегулярні польоти (літаки з офіційними урядовими делегаціями, літаки сільгоспавіації тощо), – за дозволом органу управління повітряним рухом на підставі спеціальних рішень МЗС або за погодженням з ним; в) державними (тобто такими, що використовуються на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службі) повітряними суднами України – за поданням заяв міністерствами, відомствами, підприємствами, установами й організаціями, погоджених з МЗС. Екіпаж повітряного судна за 5-10 хвилин до моменту перетинання державного кордону України зобов'язаний, повідомивши певні відомості про себе, запросити у відповідного органу управління повітряним рухом України дозвіл на перетинання державного кордону [3, 5].

Таким чином, вліт в Україну або виліт з України без відповідного дозволу передбачає перетинання повітряним судном державного кордону України у повітрі без дозволу відповідного органу управління повітряним рухом України, виданого на підставі міждержавної домовленості (угоди), рішення МЗС або заяви відповідного міністерства, відомства, підприємства, установи чи організації, погодженого з МЗС, підтверджених безпосередньо перед моментом перетинання державного

Закінченим злочин у цій формі є з моменту фактичного незаконного перетинання повітряним судном лінії державного кордону України у повітрі.

Згідно з законодавством України: а) переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється у спеціально виділених коридорах перельоту, визначених документами по плануванню використання повітряного простору України і регулюванню повітряного руху та опублікованих у документах аеронавігаційної інформації. Лише при виконанні міжнародних польотів державними повітряними суднами та іншими повітряними суднами України за спеціальним завданням орган управління повітряним рухом України за погодженням з органами повітряної оборони України та з органами організації повітряного руху суміжних держав може дозволити перетинання державного кордону України поза повітряними коридорами. Цей порядок

стосується польотів у повітряному просторі України й іноземних повітряних суден, якщо при укладенні міжнародної угоди або виданні дозволу не встановлено іншого; б) виліт іноземних повітряних суден з України, а також їх посадка на території України відбувається а аеропортах (на аеродромах), відкритих для міжнародних польотів; в) при польотах заздалегідь визначеними повітряними трасами (маршрутами) відхилення за їх межі забороняється, за винятком обходу небезпечних явищ погоди, в аварійних та інших ситуаціях, які загрожують безпеці польоту; г) при виконанні польотів для надання допомоги у випадках стихійного лиха, катастрофи, аварії, аварійної ситуації та в інших випадках, що загрожують життю і здоров'ю людей, збереженню вантажів і авіаційної техніки, повітряні судна, у т.ч. іноземні, можуть здійснювати вліт у повітряний простір України і виліт із нього, виконувати польоти поза міжнародними трасами та здійснювати посадку в аеропортах (на аеродромах), заборонених для міжнародних польотів, лише з дозволу органу управління повітряним рухом; д) повітряне судно зобов'язане дотримувати наданої йому для польоту висоти польоту (ешелону), тобто відстані від земної поверхні вертикально вгору до повітряного судна [3, 4].

Таким чином, недотримання зазначених у дозволі маршрутів, місць посадки, повітряних воріт чи висоти польотів означає порушення членами екіпажу повітряного судна, яке здійснює міжнародний політ, відповідних вимог органів управління повітряним рухом України.

Закінченим злочин у цих формах є з моменту, відповідно, вильоту за межі повітряної траси, коридору перельоту або не вильоту у них, посадки у необумовленому аеропорту (на аеродромі), зниження нижче або підняття вище дозволеного ешелону [2].

Засобами вчинення злочину, передбаченого ст. 334, є повітряні транспортні засоби, що пілтуються під час здійснення міжнародних польотів (літаки, гелікоптери, дирижаблі, повітряні кулі тощо). Адже вони є речами, які знаходяться у динамічному стані і за допомогою яких суб'єкт впливає на нематеріальний об'єкт цього злочину. У разі несанкціонованого вльоту в Україну, вильоту із України, інших порушень правил міжнародних польотів космічними об'єктами або безпілотними повітряними об'єктами (безпілотними літаками, планерами, ракетами, зенітними снарядами тощо) відповідальність осіб, які керують ними із землі, може настати за ст. 282.

Місце вчинення вльоту в Україну або вильоту із України без відповідного дозволу є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони злочину у цій його формі: таким місцем може бути тільки державний кордон України (в даному випадку - вертикальна поверхня, яка проходить по відповідній лінії і визначає межі повітряного простору України) [7].

У другій формі цей злочин може бути вчинений у повітряному просторі України (ним є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у т.ч. над її територіальними водами), а якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого, – і за межами України: у повітряному просторі іншої країни чи у відкритому повітряному просторі (використання міжнародного повітряного простору регулюється міжнародними правилами).

**З суб'єктивної сторони** злочин у формі вльоту в Україну або вильоту із України без відповідного дозволу може бути вчинений лише з прямим умислом. Для інших його форм характерним може бути і непрямої умисел, а також необережність.

Вліт в Україну чи виліт із України або інші умисні порушення правил міжнародних польотів, які були обумовлені несправністю літака, втратою орієнтування у зв'язку зі стихійним лихом або іншими подібними причинами, не є злочином. У Повітряному кодексі України прямо вказано, що командир цивільного повітряного судна має право відступати від правил і вимог нормативних документів, що регламентують безпеку польоту, зокрема змінити маршрут польоту, здійснювати переліт державного кордону і (або) виконувати посадку повітряного судна на аеродромі, не передбаченому завданням на політ, у випадках виникнення загрози для життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу, пов'язаних з актами незаконного втручання в діяльність авіації, в екстремальній ситуації, що загрожує загинемлю людей, для врятування їх життя. Відповідно до актів міжнародного законодавства, що регулює безпеку польотів, відхилення від плану польоту дозволяються в разі, коли вони були спричинені погодними умовами, що негативно впливають на безпеку польотів, технічними труднощами, пов'язаними з літаком, необхідністю падання термінової медичної допомоги будь-якій особі на борту літака або інструкціями управління повітряним рухом, що стосуються умов, які викликані форс-мажорними обставинами. Тому порушення правил міжнародних польотів за

перелічених обставин має розглядатися з урахуванням положень ст. 39 і 42 [3, 6].

**Суб'єкт злочину** спеціальний – член екіпажу (або пілот-одинак) іноземного чи українського повітряного судна, що здійснює політ міжнародними авіалініями, для якого правила міжнародних польотів є обов'язковими.

Пасажири такого судна, які незаконно перетнули державний кордон України у повітрі, за наявності їх умисної вини несуть відповідальність за ст. 331, а особи, які вчинили незаконний вліт в Україну або виліт із України шляхом викрадення повітряного судна, у т. ч. члени екіпажу повітряного судна – за сукупністю злочинів, передбачених ст. 331 і 278.

Порушення правил міжнародних польотів, поєднане з порушенням працівником повітряного транспорту правил безпеки руху, якщо це спричинило настання наслідків, передбачених ч.ч. 2 або 3 ст. 276, потребує кваліфікації за сукупністю злочинів, передбачених ст. 334 і ч. 2 або 3 ст. 276, оскільки у даному випадку спеціальний склад злочину (порушення правил міжнародних польотів) таких наслідків, на відміну від загального складу злочину (порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту), не передбачає. Порушення ж правил міжнародних польотів, поєднане з недотриманням працівником повітряного транспорту правил безпеки руху, якщо це завідомо створювало загрозу настання тяжких наслідків, кваліфікується тільки за ст. 334 [1].

Якщо ж порівнювати норми за порушення правил міжнародних польотів, то у Кримінальному праві на відміну від адміністративного, то головна відмінність полягає, саме за обсягом відповідальності. У кримінальному – суб'єкти злочину караються штрафом від двохсот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк, із конфіскацією повітряного судна. В адміністративному – відповідальність виявляється у формі накладання штрафу від десяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [1, 2].

Отже, злочини у сфері недоторканності державного кордону України і безпеки міжнародних польотів набувають все більшого масштабу. Проблему також посилює той факт, що в світі за останні роки збільшилась кількість авіакатастроф внаслідок порушень з боку членів екіпажу.

Тому, для вирішення цього питання, було б доречним навести пропозиції, які в майбутньому допоможуть вийти із цієї складної ситуації, а саме: – розробити державну програму підготовки членів екіпажу; – створити необхідну правову базу, яка б регламентувала сферу недоторканності державного кордону України та безпеки міжнародних польотів; – збільшити кількість наукових досліджень, щодо цієї проблеми; – розмежувати норми кримінального права від адміністративного, щодо відповідальності за порушення правил міжнародних польотів; – посилити контроль нагляду за перетином державного кордону.

#### Список літератури

1. *Кримінальний Кодекс України*: від 05.04.2001 // ВВР України. – 2001. – № 2341-III.
2. *Кодекс України про адміністративні правопорушення*: від 07.12.1984 // ВВР України. – 1984. – № 8073-X.
3. *Повітряний Кодекс України*: від 04.05.1993 // ВВР України. – 1993. – № 3167-XII.
4. *Закон України «Про державний кордон України»*: від 04.11.1991 // ВВР України. – 1991. – № 1777-XII.
5. *Постанова КМ «Про порядок організації та забезпечення повітряних перевезень цивільною авіацією України спеціальними рейсами. вищих посадових осіб»*: від 29.07. 1994. // КМ України. – 1994. – № 513-14.
6. *Постанова КМ «Про затвердження Загальних правил відкриття та діяльності пунктів пропуску через державний кордон»*: від 19.08.1995. // КМ України. – 1995. – № 665.
7. *Постанова КМ «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України»*: від 18.12.1995 // КМ України. – 1995. – № 1017.

Науковий керівник – Хорт І.В.

УДК 347.824.2:656.7.045(045)

Коваль В. М.

Національний авіаційний університет, Київ

## ОСОБЛИВОСТІ ПОЗОВІВ ПАСАЖИРІВ ДО АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ ТА ЇХ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Стаття присвячена особливостям подання пасажирами позовів та визначення меж відповідальності авіаперевізників. Дослідження проводилися шляхом аналізу чинних міжнародних актів та національного законодавства.*

Виникнення авіації як окремої транспортної галузі відбулося відносно недавно, однак вже досить швидко мережа міжнародних повітряних сполучень охопила практично всі країни світу. Повітряні операції в сучасному повітряному просторі характеризуються масовістю і достатньою складністю, тому, у зв'язку з цим і є необхідним чіткий правовий механізм здійснення повітряних перевезень, фіксація прав і обов'язків учасників транспортного процесу і, що саме головне, їхньої відповідальності. Все це дозволить регламентувати процеси управління та організації міжнародних авіаційних перевезень, без яких неможливе ефективне функціонування авіаційної галузі в цілому.

Зі збільшенням обсягів міжнародних авіаперевезень зростає й кількість позовів пасажирів до авіаперевізників, які виникають з відносин міжнародного авіаперевезення пасажирів та їхнього багажу. Найбільш частими є випадки затримки рейсів, втрата стиковки у пункті пересадки пасажирів внаслідок затримки рейсу, анулювання рейсів, втрата чи затримка багажу тощо. Окремі аспекти відповідальності авіаперевізників досліджувались у працях таких науковців: С. Грищенко, Д. Волкова, І. Строй, А. Гук та інші. Однак, як свідчить практика судового розгляду таких позовів, пасажирів та їхні юристи припускаються низки типових помилок в обґрунтуванні своїх вимог, суттєво завищують суми претензій до авіаперевізників.

На практиці транспортні операції на повітряному транспорті регулюються нормами національного законодавства та міжнародними договорами. Однак, С. Грищенко зазначає, що останнім часом намітилася тенденція зміни правового регулювання міжнародних повітряних перевезень і більш жорсткого правового регулювання відповідальності учасників цього процесу [1, с.6]. В Україні на цей час існує проблема зміни чинного та прийняття нового законо-

давства, яке б регулювало процес здійснення повітряних перевезень, у тому числі міжнародних. Правове регулювання транспортних відносин визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави. Так, Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, схвалена Постановою Кабміну від 16 серпня 1999 р. № 1496, визначає сферу транспортного законодавства як одну з пріоритетних, яка має бути адаптована до законодавства ЄС.

Зокрема, міжнародні авіаційні перевезення регулюються нормами Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Закону України «Про захист прав споживачів» та положення міжнародно-правових договорів, зокрема Монреальської конвенції 1999 року, яка набула чинності для України 6 травня 2009 року. Ці правовідносини виникають на підставі договору перевезення, за яким обидві сторони мають права та обов'язки, що безпосередньо закріплюються в такому договорі.

Вимоги Монреальської конвенції включають обов'язкове страхування пасажирів та їх багажу, що є досить важливою умовою для реалізації повітряного перевезення. Авіакомпанії зобов'язані мати у своєму розпорядженні договори, які гарантують компенсацію й забезпечувати виплати без тривалого судового процесу, що є однією з основних проблем, адже варто встановити досить чітке регулювання необхідних вимог та особливостей визначення розмірів таких компенсацій.

У зв'язку з набуттям чинності в Україні Монреальської конвенції, Наказом Мінтрансв'язку від 23 квітня 2010 року № 216 затверджено Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, які розроблено відповідно до Програми інтеграції України до ЄС, Повітряного кодексу України, Закону України «Про захист прав споживачів»,

Положення про Державну авіаційну адміністрацію, Регламентів (ЄС) Європейського Парламенту та Ради про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору, про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів, про відповідальність перевізника у випадку інциденту і з урахуванням положень Монреальської конвенції та Загальних умов перевезень пасажирів і багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA). Це є позитивним чинником, адже поступово відбувається зміна національного законодавства до європейських стандартів, а також посилюється рівень відповідальності авіаперевізників [2]. Тобто Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу є спеціальним галузевим нормативно-правовим актом, який відповідає Монреальській конвенції, правилам IATA та не суперечить Цивільному кодексу України чи іншим актам цивільного законодавства.

Тому, на нашу думку посилання на Монреальську конвенцію та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу повинні бути визначальними для обґрунтування вимог пасажирів, однак, як правильно підкреслює Гук А. практика показує, що саме посилання на ці норми у позовах приділяється другорядна роль. Основний акцент юристи, які представляють пасажирів, роблять на посилання до Цивільного кодексу України, Повітряного кодексу України та Закону України «Про захист прав споживачів» [3, с.10]. З цього приводу варто підкреслити, що відповідно до ч. 2 статті 10 Цивільного кодексу України, «якщо у чинному міжнародному договорі України, укладеному у встановленому законом порядку, містяться інші правила, ніж ті, що встановлені відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила відповідного міжнародного договору України» [4]. Аналогічну норму містить ч. 2 ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України». Тому, виходячи з вищевказаних норм, основники актами на які потрібно посилається позивачу при пред'явленні позову до авіаперевізника мають бути акти міжнародного права ратифіковані у встановленому законом порядку.

Монреальська конвенція містить інші правила відповідальності, ніж Цивільний кодекс України чи Закон України «Про захист прав споживачів», та передбачає відповідальність

перевізника лише за доведені прямі збитки, і не допускає можливості відшкодування пасажирів непрямих збитків чи моральної шкоди, що не стосується компенсації фактичної шкоди

Згідно з положеннями конвенції перевізник відповідає за шкоду, нанесену у випадку смерті або тілесного пошкодження пасажирів, у випадку, якщо подія, що стала причиною смерті або пошкодження трапилася на борту повітряного судна або під час будь-яких операцій на посадці чи висадці. При розробці Монреальської конвенції вказана норма мала ряд дискусій, у контексті застосування поняття «тілесного пошкодження пасажирів», що відразу виключає відповідальність авіаперевізників за психічні та моральні ушкодження. Тому, як зазначає Волкова Д. Монреальська конвенція в цьому плані ґрунтується на традиційному підході до розуміння тілесних ушкоджень і намагається захистити перевізників від невинуватених позовів з вимогою відшкодувати шкоду за найдрібніші стреси пасажирів, які можуть бути абсолютно не пов'язаними зі здійсненням польоту [5, с. 80].

Важливим питанням є безпосередньо механізм вирішення спорів між пасажиром та авіаперевізником, який визначається Монреальською конвенцією. Незалежно від підстави позову (договір, конвенція, правопорушення) позов може пред'являтися позивачем лише на умовах та в межах обсягів, передбачених конвенцією. Для того, щоб притягнути авіаперевізника до відповідальності, позивач повинен, в першу чергу, зробити своєчасне заперечення, оскільки наприклад, прийняття багажу або вантажу отримувачем без заперечень означає, якщо не буде доведено зворотного, що багаж або вантаж вважається доставленим належним чином згідно з умовами договору. Тобто, якщо не буде заявлено своєчасних заперечень, то при розгляді спору будуть виходити з презумпції належного виконання авіаперевізником зобов'язання, і тоді позивачеві потрібно буде доводити зворотне. Конвенція передбачає, що таке заперечення повинно обов'язково бути пред'явлено у письмовій формі [6]. Тому, при відсутності заперечень жодні позови проти перевізника не приймаються, окрім випадку обману з боку останнього.

Досить особливою проблемою, як зазначає Гук А., є те, що всі іноземні авіалінії, які діють на території України, мають статус

представництв. Цю обставину пасажир при пред'явленні позову, а суди – при відкритті провадження у справі, рідко враховують, і відповідачем зазначають представництво іноземних авіаліній, а не самі авіалінії [3, с.11]. Це є неправильним застосуванням норм матеріального та процесуального права, адже відповідно до ч. 3 ст. 95 Цивільного кодексу України представництва не є юридичними особами [4]. А відповідно до статті 28 Цивільного процесуального кодексу України, здатність мати цивільні процесуальні права та обов'язки сторони (цивільну процесуальну правоздатність) мають усі фізичні та юридичні особи. Згідно зі статтею 29 Цивільного процесуального кодексу України, здатність особисто здійснювати цивільні процесуальні права та виконувати обов'язки в суді (цивільну процесуальну дієздатність) мають фізичні особи, які досягли повноліття, а також юридичні особи [7]. Таким чином, представництво іноземних авіаліній не може бути самостійним відповідачем у суді.

У правовому полі, що стосується міжнародних повітряних перевезень, спостерігається складна ситуація, яка як вказує Гриценко С., проявляється в тому, що практично кожна авіакомпанія має власні внутрішні правила перевезень пасажирів, багажу та вантажу (хоча ці правила і ґрунтуються на існуючих нормативних актах, у зв'язку з відсутністю впорядкованої системи останніх спостерігається розрізненість внутрішніх правил перевезень авіакомпаній), до того ж, не всі країни є учасниками міжнародних договорів у сфері здійснення перевезень повітряним транспортом, тому виникає питання права, що підлягає застосуванню для визначення меж відповідальності перевізника [1, с. 8]. Договір перевезення вантажу можна вважати договором приєднання, оскільки його основні умови визначає перевізник, який, своєю чергою, при складанні проекту договору керується нормами національного законодавства, міжнародними й особистими правилами та нормами.

Незалежно від того, який правовий акт був застосований при регулюванні перевезення, важливою є можливість підвищити межу відповідальності за втрату, пошкодження або затримку багажу задекларувавши при реєстрації цінність багажу і сплативши додатковий збір, якщо це передбачено. Альтернативно, якщо цінність багажу пасажира перевищує передбачену межу відповідальності, він повинен повністю застрахувати його перед початком польоту.

Загальними принципами відповідальності міжнародних авіаперевізників є принцип обмеженої відповідальності (за Варшавською конвенцією) та необхідність доведення вини перевізника для застосування повної матеріальної відповідальності перевізника. Обмежена відповідальність авіаперевізників передбачена тому, що перевізники несуть відповідальність, незважаючи на неможливість доведення, наприклад, вміст багажу, який втрачений. Відповідно до Варшавської конвенції відповідальність авіаперевізника обмежувалась сумою \$20 тис. Монреальська конвенція передбачає створення нової концепції необмеженої відповідальності.

Основним нововведенням в частині відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією (Ст. 21), як свідчить практика застосування її положень країнами-учасницями, є наявність так званого дворівневого режиму відповідальності авіаперевізника:

I рівень - за доказану шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира (у межах 100 тис. SDR – Special Drawing Rights (Спеціальні права запозичення, приблизно \$135 тис.) авіаперевізник несе абсолютну відповідальність (незалежно від вини), а відповідна сума є «попередньою виплатою»;

II рівень - відповідальність авіаперевізника за шкоду, розміри якої перевищують 100 тис. SDR, не обмежена та ґрунтується на принципі презумпції вини авіаперевізника. Перевізник не несе відповідальності за таку шкоду, якщо доведе, що вона не була завдана внаслідок необережності, іншої неправильної дії або бездіяльності перевізника, його службових осіб або агентів [6].

Межі, встановлені Монреальською конвенцією, не заважають суду додатково присудити відповідно до свого закону всі витрати або частину судових та інших витрат, пов'язаних із розглядом справи в суді, які були понесені позивачем, у тому числі й відсотки. При цьому строк позовної давності, як і раніше, складає два роки з моменту прибуття в місце призначення, або з дня, коли повітряне судно повинно було прибути, або з моменту зупинки здійснення перевезень. Порядок обчислення цього строку визначає закон держави суду, до якого подано позов.

Перш за все слід сказати, що Монреальська конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень. Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції міжнародними повітряними перевезеннями є перевезення, у межах яких місце призначення і місце відправлення знаходяться



на територіях різних держав або на території однієї держави, але з проміжною посадкою на території іншої. Не передбачено застосування Конвенції до внутрішньодержавних авіап перевезень [6]. Це перш за все означає, що при виконанні повітряних перевезень не перетинаючи кордону однієї держави дана Конвенція не застосовується, тобто в такому контексті основними правовими регуляторами внутрішньодержавних авіап перевезень є норми національного законодавства.

В свою чергу, проаналізувавши норми національного законодавства стало відомо, що Повітряний кодекс України не містить конкретних детальних норм щодо відповідальності авіап перевізників та відсилає до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу (ч.1 ст. 62) [8]. А Закон України «Про захист прав споживачів» взагалі часто не підлягає застосуванню до відносин міжнародного авіап перевезення, зокрема, у випадках, коли авіаквитки придбані не на території України. Адже відповідно до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про захист прав споживачів» споживачі мають права, передбачені цим законом, під час придбання, замовлення або використання продукції, яка реалізується на території України, для задоволення своїх особистих потреб [9].

Варто погодитися з думкою науковців, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечить приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіап перевізника, а також підвищить безпеку польотів шляхом посилення відповідальності авіап перевізників. Такий підхід, своєю чергою, сприятиме зростанню привабливості послуг національних авіап перевізників у міжнародному сполученні й отриманню додаткових конкурентних переваг вітчизняними авіап перевізниками під час виконання повітряних перевезень порівняно з авіап перевізниками держав – учасниць Варшавської конвенції. Більшість дослідників, що займаються аналізом відповідальності авіап перевізників за Монреальською Конвенцією, погоджуються між собою в тому, що цей документ містить багато новел, які являють собою найбільш прогресивні положення щодо режиму відповідальності авіап перевізників. Хоча, обов'язок доказування розміру шкоди, та само як і того, що подія в результаті

якої була нанесена шкода, трапилася під час перевезення покладається на позивача.

Виходячи з вищенаведеного, можна зробити висновок, що приєднання до Монреальської конвенції Україною є позитивним та вигідним зрушенням, як для пасажирів, адже значно підвищує розмір компенсацій, адекватні заподіяній шкоді. Що стосується авіап перевізників, то це збереження їх позицій на ринку міжнародних перевезень та отримання доступу до нових ринків збуту своїх послуг.

### Список літератури

1. Гриценко С., Строй І. Відповідальність перевізника в авіації // Правовий тиждень. – 2009. – № 25(151). – С. 5-8.
2. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту і зв'язку № 216 від 23.04.2010 року // Офіційний вісник України. 05.05.2010. – 2010. – № 23. – С. 285. – С. 1841.
3. Гук А. Позови пасажирів до авіап перевізників, які виникають з відносин міжнародних повітряних перевезень // Юридичний журнал «Юстиніан». – 2007. – № 2. – С. 9-11.
4. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – С. 356.
5. Волкова Д. Новий підхід до регулювання цивільно-правової відповідальності авіап перевізників: Монреальська конвенція 1999 року // Київський студентський журнал міжнародного права. – 2006. – № 4. – С. 78-90.
6. Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 29 травня 1999 року. – Ст. 21 // Електронний ресурс – режим доступу: <http://zakon.nau.ua/>
7. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 № 1618-IV // Відомості Верховної Ради України. 08.10.2004. – 2004. – № 40 (№ 40-42). – С. 1530. – С. 492.
8. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 22.06.1993. – 1993 р. – № 25. – Ст. 274
9. Про захист прав споживачів: Закон України в редакції від 01.12.2005 № 3161-IV // Відомості Верховної Ради України. 17.02.2006. – 2006. – № 7. – С. 192. – С. 84.

Науковий керівник – Рудник Т. В.,  
канд. юрид. наук

УДК 332.025.12;629.73(045)

**Корчевська О. В.***Національний авіаційний університет, Київ*

## **ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

*Стаття присвячена дослідженню питань державного регулювання господарської діяльності в галузі цивільної авіації, основним проблемам, які в даний час існують в даній сфері, а також аналізу чинного законодавства, що регулює діяльність авіаційних підприємств.*

На сьогодні Україна яка має досить розвинений цикл авіаційної діяльності. Він включає в себе здійснення проектування авіаційних двигунів і літаків, їх експлуатація, обслуговування та ремонт. Але для ефективного розвитку авіаційної галузі та її нормальної, стабільної діяльності в будь-якій державі створюються відповідні нормативні акти, запроваджуються певні механізми, які встановлюють правила для здійснення діяльності в даній сфері.

Одним із найважливіших завдань у сфері авіації є забезпечення безпеки авіації. Підвищення рівня безпеки авіації можна досягти шляхом створення нових нормативно-правових актів та приведення їх у відповідність до вже існуючих міжнародних норм, шляхом здійснення контролю з боку держави за дотриманням нормативно-правових актів, норм і правил в сфері авіації авіаційними підприємствами. Тому важливе значення для розвитку сучасної економіки країни має проблема вдосконалення законодавства в авіаційній сфері. Основним законодавчим актом у даній галузі є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року. Повітряний кодекс України містить основні положення про використання повітряного простору, визначає правові, організаційні та економічні засади діяльності авіації і спрямований на забезпечення проведення єдиної державної економічної, технічної, тарифної, фінансової, науково-технічної, інвестиційної та соціальної політики у сфері управління і регулювання діяльності авіації з урахуванням норм міжнародного права. [3]

Метою даної статті є дослідження державного регулювання господарської діяльності в галузі цивільної авіації, повноважень і завдань органів державної влади, які безпосередньо здійснюють регулюючі і контрольні функції щодо суб'єктів авіаційної діяльності, а також проблеми, що виникають в процесі здійснення своїх завдань державними органами господарського керівництва.

З аналізу публікацій можемо сказати, що дослідженням даної теми займалися такі науковці як Л.Л. Кінашук, І.В. Жалоба, І.А. Піддубний та Н.М. Корчак В цілому ж дана тема є відкритою для наукового дослідження.

Завданням державного управління у сфері авіації є організаційне забезпечення нормального і безпечного функціонування авіаційної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів. [6] Відповідно до статті 4 Повітряного кодексу України правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації можуть володіти юридичні або фізичні особи, які займаються експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки та одержали ліцензію, якщо це передбачено законодавством України. [3] Відповідно до статті 8 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою забезпечення безпеки і надійності роботи авіаційного транспорту, обмеження монополізму та розвитку конкуренції, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту. [4] Згідно із частини 2 статті 12 Господарського кодексу України одним із видів засобів державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання є саме ліцензування. [1] Але перш за все, для здійснення господарської діяльності, відповідним суб'єктам, які бажають займатися авіаційною діяльністю, необхідно здійснити державну реєстрацію, що проводиться відповідними державними органами. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України. [5] І саме цей крок є початковим етапом у здійсненні державою регулювання господарської діяльності у сфері авіації.

На даний час в Україні працюють авіаційні підприємства різних форм власності, що передбачені статтею 63 Господарського кодексу

України, а саме: закриті та відкриті акціонерні товариства (авіакомпанії та інші підприємства), державні та комунальні підприємства (в основному аеропорти) та приватні підприємства (агентства з продажу авіаційних перевезень). [1]

Так, як вказані суб'єкти є суб'єктами господарської діяльності, то відповідно до частини 1 статті 12 Господарського кодексу України держава для реалізації економічної політики, виконання цільових економічних та інших програм і програм економічного і соціального розвитку застосовує різноманітні засоби і механізми регулювання господарської діяльності. [1] Державне регулювання проявляється в різноманітних формах, які здійснюються компетентними органами господарського керівництва. Згідно із статтею 3 Повітряного кодексу України держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту за такими напрямками: забезпечення розвитку цивільної авіації; нагляд за безпекою польотів повітряних суден; сертифікація, реєстрація та ліцензування; регулювання використання повітряного простору; захист авіації України від актів незаконного втручання в її діяльність; сприяння зовнішньоекономічній та міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації. А державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації відповідно до статті 3-1 Повітряного кодексу України здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади. [3] На сьогодні таким органом є Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація), що діє у складі Міністерства інфраструктури України та йому підпорядковується. Відповідно до Положення про Державну авіаційну адміністрацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 року № 1526 «Про утворення Державної авіаційної адміністрації» (зі змінами, внесеними від 15 листопада 2006 року № 1601) Державна авіаційна адміністрація є урядовим органом державного управління, що забезпечує безпечну діяльність авіаційної галузі, її розвитком згідно з чинним національним законодавством та нормами міжнародного права. [2] Основними завданнями Державіаадміністрації є: 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 та суб'єктів цивільної авіації та ліцензування їх діяльності; організація авіаційних перевезень; реалізація основних

напрямків економічної, тарифної, фінансової, науково-технічної, страхової, соціальної політики та здійснення заходів щодо забезпечення екологічної безпеки у галузі цивільної авіації. Отже, основним суб'єктом, хто здійснює державне регулювання господарської діяльності є Державна авіаційна адміністрація.

На сьогодні існує досить багато проблем, що пов'язані із здійсненням державою регулювання діяльності суб'єктів господарювання у сфері авіації. Господарський кодекс України в частині 2 статті 12 передбачає ряд засобів, за допомогою яких і здійснюється регулювання, а саме: ліцензування, патентування, квотування, сертифікація та стандартизація, регулювання цін і тарифів та інше. [1] Важливою проблемою в галузі цивільної авіації є те, що держава повинна здійснювати реальні антимонопольні заходи щодо припинення недобросовісної конкуренції у галузі цивільної авіації, як це і передбачено у статті 10 Господарського кодексу України. [1] Фактично державні органи, що здійснюють регулювання в сфері авіації намагаються втручатися в господарську діяльність суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема авіаперевізників. А це все призводить до зростання не що іншого, як корупції. Декілька років тому такі втручання в діяльність авіаційних підприємств призвели до злиття в одне монопольне Державне підприємство з управління повітряними суднами у повітряному просторі України Укрерорух. Це все було здійснено без відповідних підстав та за відсутності законодавчого та нормативно-правового обґрунтування.

Також важливим є те, що останнім часом зростає тенденція до того, що державне регулювання здійснюється переважно через процес ліцензування чи квотування всіх суб'єктів цивільної авіації, а процес сертифікації висувається на другий план. Але ж, якщо подумати, сертифікація має бути важливішим процесом, ніж ліцензування. Сертифікація здійснюється з метою підтвердження відповідності якості продукції (робіт чи послуг) відповідним національним чи міжнародним стандартам. Усі повітряні судна, що використовуються в Україні, повинні проходити обов'язкову сертифікацію. Крім повітряних суден, виготовлених в Україні, сертифікати підлягають імпортованим повітряним суднам. Сертифікат може бути виданий, а судно допущене до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виготовлювача та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим са-

ним забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну. [5] Ліцензування це лише документ, який засвідчує право суб'єкта господарювання на здійснення зазначеному в ньому виду діяльності протягом визначеного строку. Тому виготовлення продукції, надання послуг чи виконання робіт не завжди може відповідати певним стандартам, навіть якщо певний суб'єкт буде мати ліцензію. Тому, я вважаю, що це є важливою проблемою в даний час, а особливо в сфері авіації, адже дуже часто ми, дивлячись новини, звертаємо увагу на велику кількість авіаційних катастроф, коли через несправність літаків гинуть люди. Під стандартизацією розуміють визначення і застосування єдиних правил з метою упорядкування діяльності у певній галузі. Результати стандартизації відображають у спеціальній нормативно-технічній документації.

Що стосується наступної проблеми – безпеки польотів, то для провадження ефективної системи управління безпекою польотів держава законодавчо забезпечує функціонування системи обов'язкових повідомлень про авіаційні події, інциденти, особливі ситуації та системи дорівільних повідомлень авіаційного персоналу про небезпечні фактори для безпеки польотів та забезпечує конфіденційність джерел цієї інформації. Основним елементом ефективного управління безпекою польотів є система державного нагляду за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності авіаційних правил та процедур. Для підвищення ефективності наглядової діяльності передбачається створення відповідного структурного підрозділу з безпеки польотів у складі Держ-авіаадміністрації. В умовах функціонування системи управління безпекою польотів Державіа-адміністрація здійснює контроль за ефективністю функціонування системи управління безпекою польотів шляхом моніторингу показників рівня безпеки польотів суб'єктів авіаційної діяльності. Впровадження системи управління якістю польотів, як засвідчує досвід найбільш небезпечних авіаційних компаній світу, дозволить значно підвищити рівень якості та безпеки польотів. Перед Державіаадміністрацією постає завдання забезпечити впровадження всіма суб'єктами авіаційної діяльності системи управління якістю польотів.

Виходячи із закріплених в Господарському кодексі України положень, про засоби державного регулювання господарської діяльності авіаційних підприємств, компаній, авіаперевізників,

та проаналізувавши основні завдання Державіа-адміністрації можна визначити, що вона, відповідно до покладених на неї завдань: а) здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден; б) розробляє в межах своїх повноважень галузеві стандарти; розробляє вимоги щодо метеорологічного забезпечення цивільної авіації; в) установлює порядок та проводить реєстрацію, сертифікацію і видає дозволи на експлуатацію цивільних повітряних суден, аеродромів, посадкових майданчиків, аеропортів, авіаційної наземної техніки, аеродромного обладнання, на застосування бортових радіостанцій на цивільних повітряних судах з присвоєнням радіотелефонних і радіотелеграфних позивних, а також визначає порядок метеорологічного забезпечення на аеродромах та маршрутах польотів; г) проводить сертифікацію технічних засобів, що застосовуються під час використання повітряного простору, суб'єктів та об'єктів аеронавігації, сертифікацію експлуатантів, розробників та виробників авіаційної техніки, а також організацій з її технічного обслуговування і суб'єктів комерційного обслуговування авіаційних перевезень; д) видає відповідно до законодавства ліцензії на провадження авіаційної діяльності та відповідні дозволи на виконання польотів цивільних повітряних суден з наданням комерційних прав експлуатантам таких суден усіх форм власності; е) проводить державну політику з питань розвитку цивільної авіації; є) здійснює заходи захисту цивільної авіації від незаконного втручання в її діяльність, та інші. [2]

Відповідно до Положення про Державну авіаційну адміністрацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 року № 1526 «Про утворення Державної авіаційної адміністрації» (зі змінами, внесеними від 15 листопада 2006 року № 1601) Державна авіаційна адміністрація під час виконання покладених на неї завдань взаємодіє з іншими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, а також відповідними органами іноземних держав. [2]

На сьогодні найбільшою проблемою є не відповідність норм Повітряного кодексу України міжнародним стандартам, а саме не відповідність вимогам ІКАО, що, відповідно, унеможливорює забезпечення в повній мірі потреб авіаційної галузі. Починаючи з 2002 року розробляється проект нового Повітряного кодексу України, який на даному етапі знаходиться на стадії другого читання. Основна мета розробки проекту є закріплення норм регулювання діяльності цивільної

авіації в Україні, в тому числі і адаптація до норм міжнародного повітряного права. Проаналізувавши проект нового кодексу, можна сказати, що він дещо відстає від тих змін, які відбуваються в сфері адміністративного управління. В даному проекті зазначається, що центральним органом виконавчої влади в сфері авіації є Державна авіаслужба, яка була ліквідована ще в 2006 році, а на даний час вже існує та діє Державна авіаційна адміністрація. Але все ж проект Повітряного кодексу містить норми, що регулюють діяльність авіації та використання повітряного простору з метою задоволення потреб держави та її громадян у повітряних перевезеннях та забезпечення безпеки авіації.

Отже, державне регулювання господарської діяльності в сфері цивільної авіації має важливе значення для забезпечення стабільного розвитку економіки країни. Сьогодні державний контроль та нагляд за безпекою цивільної авіації, організацію розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації, а також сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації здійснює Державна авіаційна адміністрація, Положення якої затверджено постановою Кабінетом Міністрів України від 2 листопада 2006 року № 1526 «Про утворення Державної авіаційної адміністрації» (зі змінами, внесеними від 15 листопада 2006 року № 1601).

### Список літератури

1. *Господарський кодекс України* від 16.01.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19, № 20, № 21-22. – С. 144.
2. *Постанова Кабінету Міністрів України* від 2 листопада 2006 року № 1526 про затвердження Положення «Про утворення Державної авіаційної адміністрації».
3. *Повітряний кодекс України* від 04.05.1993 року // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – С. 274.
4. *Закон України Про транспорт* від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – С. 446.
5. *Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл.* / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька та ін. : за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.
6. *Транспортне право: Навч. посібник* / Шульженко Ф. П., Гайдулін О. О., Кундрік Р. С. – К.: КНЕУ, 2005. – 244 с.

*Науковий керівник – Корчак Н. М.,  
канд. юрид. наук, доц.*

УДК 347.826(043.2)

Кравцова А. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОНЯТТЯ НЕЗАКОННОГО ЗАХОПЛЕННЯ ТА УГОНУ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

*В статті висвітлено питання правового врегулювання незаконного захоплення та угону повітряних суден. Їх аналіз дозволив визначити основні проблемні аспекти даного питання та визначити шляхи їх подолання.*

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює важливість боротьби з актами незаконного захоплення повітряного судна, оскільки ці дії є особливо суспільнонебезпечними, вони серйозно порушують функціонування повітряних сполучень. Незаконне захоплення і викрадення літаків, вертольотів і інших літальних апаратів створює істотну загрозу безпеці польотів, життю, здоров'ю пасажирів і членів екіпажів повітряних суден, викликає тривогу і невпевненість у людей, що користуються послугами цього виду транспорту.

Акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації - протиправні дії, пов'язані з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації, що призвели до нещасних випадків з людьми, майнових збитків, захоплення чи викрадення повітряного судна, або дії, що створюють ситуацію для таких наслідків.[6]

Відповідно до класифікації міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) акт незаконного втручання це – акт:

а) насильства стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна;

б) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації, або заподіяння цього повітряному судну пошкодження, яке виводить його з ладу чи може загрожувати його безпеці в польоті;

в) поміщення або вчинення дій, що призводять до поміщення, на повітряне судно, що знаходиться в експлуатації, яким би то не було способом пристрою або речовини, яка може зруйнувати таке повітряне судно або завдати йому пошкодження, що виводить його з ладу або може

заподіяти пошкодження, яке може загрожувати його безпеці в польоті;

г) руйнування або пошкодження аеронавігаційного обладнання чи втручання в його експлуатацію, якщо такий акт може загрожувати безпеці повітряного судна в польоті;

д) повідомлення свідомо помилкових відомостей, що створюють загрозу безпеці повітряного судна в польоті;

е) незаконне та навмисне використання будь-якого пристрою, речовини або зброї для здійснення акту насильства стосовно особи (осіб) в аеропорту, на борту повітряного судна, який завдає або може завдати шкоди здоров'ю або смерть чи для руйнування або серйозного пошкодження обладнання і споруд аеропорту, повітряного судна, для порушення роботи служб аеропорту;

ж) будь-який інший акт, який загрожує або може загрожувати безпеці в цьому аеропорту. [7]

У різних країнах визначення «акт незаконного втручання» може бути різним.

Так, наприклад, у США «акт незаконного втручання (Act of Unlawful Interference) – це:

а) насильство проти особи на борту літака в польоті, якщо це дія пов'язана із загрозою безпеці ПС;

б) руйнування ПС заподіянням шкоди, що призводить до неможливості польоту або становить загрозу безпеці у польоті;

в) установка або сприяння встановлення на ПС при обслуговуванні, з яким би то не було наміром, пристосування або речовини, які можуть зруйнувати ПС, або заподіяти шкоду, яка призведе до неможливості польоту або становитиме загрозу безпеці польоту;

г) руйнування або псування навігаційного обладнання або порушення його роботи, якщо така дія може представити загрозу безпеки польоту ПС;

д) передача свідомо помилкової інформації, що погрожує безпеці ПС у польоті;

е) незаконне та навмисне використання зброї;

ж) вчинення акту насильства проти особистості в аеропорту, що призвело або може призвести до серйозних поранень або смерті;

з) руйнування або серйозне пошкодження обладнання аеропорту, виведення з ладу системи обслуговування аеропорту.

На жаль, навіть в ІКАО немає чіткої і повної градації актів незаконного втручання (АНВ) за видами. Наприклад, у низці документів ІКАО спроба захоплення, захоплення і викрадення повітряного судна визначається одним виразом «повітряний піратство / захоплення», при цьому досить часто використовуються і інші терміни, близькі за змістом.

Під «повітряним піратством / захопленням» розуміється здійснення або спроба здійснення контролю над рухом ПС із застосуванням сили, погроз або інших дій, які при їхньому успіху можуть призвести до відхилення ПС від його регулярного встановленого розкладом маршруту. Захоплення (угон) ПС – здійснення контролю над рухом ПС із застосуванням сили, погроз або інших дій, що призводять до загрози безпеці пасажирів і членів екіпажу, порушення безпеки та регулярності польотів, відхилення ПС від встановленого розкладом маршруту. Спроба захоплення (угону) ПС – навмисні чи ненавмисні дії, які створили загрозу настання наслідків захоплення (угону) ПС. Несанкціоноване проникнення у ПС – знаходження у особи (осіб), яка не є членом екіпажу цього ПС, не обслуговуючого дане ПС та не має відповідних повноважень на право перебування в даному ПС. Несанкціоноване проникнення на об'єкт ЦА – знаходження на об'єкті ЦА особи (осіб) не має допуск на нього в даний час і не має відповідних повноважень на право перебування на ньому (під об'єктом ЦА розуміється територія, будівлі, споруди ЦА, доступ у які контролюється). [8]

Таким чином, на даний час в діючих міжнародних конвенціях, в рішеннях ООН та ІКАО, в національному законодавстві держав чітко не встановлено поняття «акт незаконного захоплення повітряного судна».

Основна мета і завдання системи авіаційної безпеки полягає у прийнятті попереджувальних (превентивних) заходів, що виключають здійснення всіх вищевказаних видів актів незаконного втручання, а також комплексу заходів припинення таких актів, у разі їх виникнення.

Першим кроком в цьому напрямку стало підписання Конвенції про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна, Токіо, 14 вересня 1963 року (Токійська конвенція), а пізніше Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, Гаага, 16 грудня 1970 року (Гаазька конвенція) та Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, Монреаль 23 вересня 1971 року (Монреальська конвенція). [2]

У 1988 році Монреальська конвенція була доповнена Протоколом про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію.

У кожному наступному документі все більше деталізується склад зазначеного злочину. Визначення незаконного захоплення повітряного судна було дано в п. 1 ст. 11 Токійської конвенції 1963 року: «Коли особа, яка знаходиться на борту повітряного судна, незаконно, за допомогою сили або погрози застосування сили, здійснює акт втручання або захоплення чи іншим чином неправомірно здійснює контроль над повітряним судном в польоті або в разі, коли планується здійснення такого акту». При цьому дана конвенція застосовується і у відношенні до звичайних карних злочинів на борті повітряного судна таких як убивства, провіз наркотиків і т.п. [2]

У Гаазькій конвенції було уточнено поняття захоплення повітряного судна. У ст. 1, поруч з вказівкою на «силу» або «загрозу силою», введено поняття «будь-які інші загрози». Крім того, деталізовано поняття «злочинного використання управління повітряним судном». [3]

Формулювання Гаазької конвенції визнає таким захоплення повітряного судна, або здійснення контролю над ним, або спробу вчинення названого акта. Важливим доповненням стало визнання злочинними і дій співучасників. Найбільш повними є формулювання Монреальської конвенції. У ній оголошуються злочинними дії винного, якщо він здійснює насильство по відношенню до особи, яка перебуває на борту повітряного судна в польоті і якщо цей акт може загрожувати безпеці судна, а також акти руйнування повітряного судна, заподіяння ушкоджень, які виводять його з ладу або можуть загрожувати безпеці в польотів. [4]

До даного складу відноситься поміщення (або вчинення дій, що призводять до цього) на повітряне судно пристрою або речовини, яка може його зруйнувати, призвести до травмуван-

ня, вивести з ладу або створити загрозу для безпеки в польоті.

Згідно Токійської конвенції 1963р., «Повітряне судно вважається у польоті з моменту включення двигуна з метою зльоту до моменту закінчення пробігу при посадці». [2] Однак, у Гаазьку і Монреальську конвенції не включене це формулювання.

Відповідно до п. 1 ст. 3 Гаазької конвенції та п. «а» ст. 2 Монреальської конвенції, повітряне судно вважається у польоті в будь-який час з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після завантаження до моменту відкриття будь-який з дверей для вивантаження; у разі вимушеної посадки вважається, що політ відбувається до тих пір, поки компетентні органи не візьмуть на себе відповідальність за угон повітряного судна та за осіб та майно, що знаходяться на борту судна. У разі відкриття злочинцем дверей після посадки, судно також вважається у польоті до тих пір, поки компетентні органи не візьмуть на себе відповідальність за нього, так як двері в цьому випадку відкриваються не для вивантаження та вже саме відкриття дверей може створити загрозу для літака і осіб, що знаходяться в ньому. [4]

В доктрині існують різні погляди щодо класифікації актів незаконного захоплення: їх відносять до суто кримінальних злочинів, до міжнародних, до кримінальних злочинів міжнародного характеру, до квазіміжнародних правопорушень.

Тому важливим є також і визнання угону чи захоплення повітряного судна злочином саме міжнародного характеру, що сприяло б становленню оптимального підходу до даного питання, оскільки подібні дії можуть нести загрозу для значної кількості людей і є несумісними з принципом гуманізму. Гаазька конвенція дає підставу вважати викрадення повітряного судна злочином міжнародного характеру, таким же як работоргівля, торгівля жінками і дітьми та ін., на які поширюється безумовний принцип «видати або покарати». Вирішення питання про видачу або покарання злочинця має певні труднощі. Справа в тому, що в міжнародному праві існує принцип, згідно з яким обов'язковою умовою видачі злочинця однією державою іншій є те, що проти правне діяння, за яке вимагається видача, має розглядатися як злочин за законодавством кожної з цих держав. Якщо ж за законом держави викрадення літака не розглядається як злочин, то у нього немає юридичних підстав для видачі осіб, винних у викраденні, державі реєстрації літака. Крім цього, згідно з усталеною практикою, вида-

ча злочинців однією державою іншій виробляється на основі спеціальних угод.

У Гаазькій і Монреальській конвенціях встановлені як склади злочинів проти безпеки цивільної авіації, так і зобов'язання держав розпочати кримінальне переслідування і (або) покарати винних осіб.

Вибір конкретних форм і методів кримінального переслідування залишений на розсуд окремих держав. Саме національне законодавство покликане зіграти вирішальну роль у справі покарання винних осіб. Протягом 1971–1972 рр. в США, Швейцарії, Австрії, ФРН були вироблені і введені в дію норми національного кримінального законодавства, що встановлює відповідальність за діяння, описані в перших статтях цих конвенцій. В даний час в багатьох країнах національні закони передбачають відповідальність за дії, що ставлять під загрозу безпеку польотів. Характерно, що спочатку ці закони розроблялися за аналогією з правовими актами, спрямованими на боротьбу з морським піратством.[5]

Потім вони набувають специфічного характеру, стосовно саме повітряного транспорту. Однією з відмінних особливостей законодавства, чинного в західних країнах, є тяжкість застосування санкцій. Так за угон чи незаконне захоплення повітряного судна законодавство Австрії – від 10 до 20 років або довічне ув'язнення; Японії – від 7 років позбавлення волі до смертної кари; ФРН – від 1 року тюрми до пожиттєвого ув'язнення; Швейцарії – до 10 років тюрми; Росії – від 3 до 15 років позбавлення волі або смертна кара. В законодавстві США як самостійний вид злочинів виділяється втручання в діяльність екіпажу або персоналу, що обслуговує літак, шляхом нападу, залякування або погроз. Санкція передбачає штраф до 10 тис. доларів, або тюремне ув'язнення на термін до 20 років, або і те й інше разом. Якщо при вчиненні такої дії використовується зброя, термін ув'язнення може бути довічним. У Кримінальному кодексі Франції захоплення або взяття у свої руки контролю (шляхом застосування фізичного насильства або погрози фізичного насильства) над літальним апаратом, судном або іншим засобом транспорту, на борту якого знаходяться люди, карається двадцятьма роками ув'язнення (ст. 224.6). Якщо це злочинне діяння супроводжується тортурами або актами жорстокості або якщо його результатом є смерть одного або декількох осіб, винний карається довічним ув'язненням (ст. 224.7). [5]



Нагальною потребою є надання Раді ІКАО повноважень виносити рішення про застосування санкцій за недотримання державами зобов'язань за Токійською, Гаазькою і Монреальською конвенціями. При цьому дані санкції не мають виходити за рамки ІКАО. Тобто варто передбачити, що це можуть бути рекомендації чи призупинення деяких прав держав-учасниць.

Міжнародне законодавство, а також законодавство зарубіжних держав при правовому врегулюванні поняття незаконного захоплення та уgonу повітряних суден, на нашу думку, має ряд прогалин, що знижують його ефективність. Так, положення двох останніх конвенцій фіксують, що договірні держави зобов'язані без будь-яких винятків «передавати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування». Проте вираз «з метою» не є чітким. Названа «мета» може не збігтися з «метою», що розглядається судом у рамках національного законодавства. І якщо злочинці будуть домагатися визнання за ними політичних мотивів їхніх дій, то формально складу злочину може не бути зовсім. [3]

Особи, які вчиняють угон повітряного судна, як правило, намагаються виправдати свої дії політичними мотивами, сподіваючись тим самим на уникнення кримінальної відповідальності, використавши право притулку. З прийняттям Гаазької і Монреальської конвенцій такі особи все одно мають бути притягнуті до кримінальної відповідальності. Ст. 7 Гаазької конвенції встановила, що держава, на території якої виявляється підозрюваний, якщо не видасть його, зобов'язана без будь-яких винятків і незалежно від того, чи вчинено злочин на її території, передати справу своїм компетентним органам з метою кримінального переслідування. Ці органи приймають рішення відповідно до законодавства цієї держави. [3]

Але той факт, що принцип обов'язкової видачі осіб, котрі здійснили акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, не було закріплено в жодному міжнародному документі, суттєво вплинув на ефективність боротьби з цими тяжкими злочинами міжнародного характеру. Право політичного притулку також вплинуло на дане питання.

На сьогодні назріла необхідність вдосконалити спільні дії держав-учасниць ІКАО (Організація міжнародної цивільної авіації) проти тих держав, котрі не застосовують належних заходів у боротьбі з актами нападу на повітряні судна.

### Список літератури

1. *Чикагская конвенция 1944 г.* – Конвенция о международной гражданской авиации (подписана в Чикаго 07.12.44 г.). – [Електронний ресурс] – <http://aerolan.com.ua/publ/35-1-0-58/>
2. *Токійская конвенция 1963 г.* – Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершённых на борту воздушного судна (подписана в Токио 14.09.63 г., вступила в силу 04.12.69 г.). – [Електронний ресурс] – <http://www.middleeast.org.ua/documents/Tokyo.htm>
3. *Гаагская конвенция 1970 г.* – Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (подписана в Гааге 16.12.70 г., вступила в силу 14.10.71 г.). – [Електронний ресурс] – [http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_tech/](http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/)
4. *Монреальская конвенция 1971 г.* – Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (подписана в Монреале 23.09.71 г., вступила в силу 26.01.73 г.). – [Електронний ресурс] – [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aviation\\_security.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml)
5. *Кримінальний Кодекс Франції.* – [Електронний ресурс] – <http://www.law.edu.ru/norm>
6. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації»* (п. 4 Тимчасових правил) від 2 серпня 1995 р. № 592, Київ – [Електронний ресурс] – <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/>
7. *Бьюмонт К.М., Шоукросс К.Н.* Под ред.: Кислов А.К. (Предисл.), Крылов С.Б. (Предисл.), Пер.: Волк С.И., Зайцева В.В., Кузьминский Н.И.: Воздушное право. Сокращенный перевод со 2-го английского издания 1951 г. с дополнениями автора на 1 ноября 1955 г.: Пер.: Волк С.И., Зайцева В.В., Кузьминский Н.И. – М.: Иностран. лит., 1957. – 400 с.
8. *Молеев Ю.Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. – М., 1986.

Науковий керівник – Чуб Г.М.,  
канд. юрид. наук, доц.

УДК 347.822.4:347.824(045)

Липська Н. А.

Національний авіаційний університет, Київ

## ДО ПИТАННЯ ПРО БЕЗПЕКУ ЦИВІЛЬНОГО АВІАТРАНСПОРТУ

*Стаття присвячена аналізу проблеми безпеки у цивільному авіатранспорті та наданні обґрунтованих пропозицій з удосконалення відповідних норм чинного законодавства у сфері авіації.*

Забезпечення авіаційної безпеки направлено на запобігання актів незаконного вторгнення, які розуміються, як протиправні дії (бездіяльність), в свою чергу, які загрожують безпечній авіаційній діяльності. Так як, від правильної експлуатації авіаційного транспорту залежить життя та здоров'я багатьох громадян. Саме тому триваюча негативна практика авіаційних подій (аварій та катастроф), що детерміновані людським чинником, специфіка повітряного судна як джерела підвищеної небезпеки та інші обставини ставлять перед законодавцем, вченими та юристами-практиками проблему розробки нових ефективних засобів через взаємодію юридичних наук. За 2010 рік з багатодвигунними повітряними суднами було зареєстровано 29 авіаційних подій. У результаті цих катастроф загинуло 831 людина в літаках і 6 чоловік на землі.

Щорічно з 2000 по 2009 роки в середньому відбувалася 31 авіаційна подія, в яких гинуло по 810 чоловік [1]. Ситуація в авіаційній транспортній сфері продовжує залишатися складною.

Проблема безпеки перевезень авіаційним транспортом дуже важлива, тому що вона пов'язана із значними збитками соціального та економічного характеру. Моральні збитки у зв'язку з травматизмом чи загибеллю людей, втрата іміджу авіатранспортних підприємств, втрата підготовлених фахівців і необхідність їх заміни в суспільстві, економічні збитки, пов'язані з необхідністю відшкодувань наслідків авіапригод, розробка та реалізація заходів із запобігання причин транспортних пригод та інше – являють собою складові цих втрат. При цьому безпека повітряного транспорту стосується не тільки безпеки пасажирів. Це поняття стосується і безпеки транспортників, населення в зоні можливих авіапригод, вантажів, транспортних засобів та споруд, довкілля, які можуть постраждати внаслідок авіаційних пригод.

Питання забезпечення безпеки авіатранспорту залишалися і залишатимуться актуальними, поки експлуатуються літальні апарати самого рі-

зного призначення, зокрема, і повітряні судна цивільної авіації. Відбувається постійне вдосконалення конструкції повітряних суден, методів і способів їх експлуатації, підготовки екіпажів, проблеми льотної придатності, живучості повітряних суден, безпеки повітряного руху, що постійно залишається у полі зору представників експлуатуючих підприємств і наукових установ. Дані процеси найгостріше позначають проблему браку нових способів управління процесами забезпечення безпеки польотів, визначення загроз та відповідних

джерел небезпеки авіаперевезень, а відтак продовжуватимуть ставати все більш актуальним [2, с.85]. За таких умов нагальною є потреба у розробці нового переліку критеріїв (показників) безпеки польотів на авіаційному транспорті та його законодавчого закріплення. Неабиякої важливості вивченню цієї проблеми додає й той факт, що сьогодні в діючому законодавстві України та в юридичній науковій літературі відсутнє єдине загальновизнане визначення безпеки польотів. Розв'язання цього завдання дозволить визначити безпеку польотів на авіаційному транспорті та конкетизувати її місце серед інших складових транспортної безпеки країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемами безпеки цивільного авіатранспорту займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені: Р.Т. Нуртаєв, Р.А. Теймуразов, М.С. Гринберг, В.В. Козлов, С.В. Якімова, Ш.М. Нуранинов, Н.В. Дараганова та ін. Мета статті-аналіз теоретичних основ безпеки цивільного авіатранспорту та удосконалення чинного законодавства у сфері цивільного авіації.

Організація повітряного руху є однією із найперспективніших і провідних складових діяльності авіаційної галузі України. Функції державного управління в цій галузі покладені на Управління аеронавігаційного забезпечення Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, до компетенції якого входить питання організації повітряного руху, аеронавіга-

ційного забезпечення польотів, метеорологічного забезпечення діяльності цивільного авіатранспорту. Для більш гнучкого використання повітряного простору, а також з метою сприяння розробці, впровадженню та затвердженню єдиних правил польотів постановою Кабінету Міністрів України [3] створена Об'єднана цивільно-військова система організації авіатранспорту України. Чільним органом цієї системи є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України, до складу якого входять структурні підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України. Основна мета діяльності системи полягає у забезпеченні належного рівня безпеки та регулюванні у сфері використання повітряного простору України, а також обслуговування повітряного руху при чіткій та скоординованій взаємодії усіх підрозділів. Об'єднання цивільних процедур дає відчутну перевагу при координації та плануванні польотів, а також запобігає порушенням порядку використання повітряного простору України, спрощує формальні процедури обслуговування іноземних та вітчизняних експлуатантів. Фахівці по забезпеченню безпеки цивільного авіатранспорту на рівні міжнародних організацій, членом яких є Україна, беруть активну участь у реалізації цих питань. Безпеку польотів на авіаційному транспорті доцільно визначати як стан захищеності елементів(суб'єктів) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях, при якому забезпечується своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз безпеці польотів, а при їх наявності або виникненні виключається можливість заподіяння шкоди від них. Ефективність функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є неможливою без її належного, в першу чергу, правового забезпечення. Як досить доречно дійшов висновку А.С. Васильєв, «жоден процес державно-управлінської діяльності не можливо уявити без належного регулювання та координації на основі видання та застосування відповідних правових актів» [7].

Основним документом щодо безпеки цивільної авіації в Україні є ЗУ «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [4]. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації розроблена відповідно до Конвенцій: «Про міжнародну цивільну авіацію» [5]; Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими

проти безпеки цивільної авіації; Про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден та інших міжнародних актів. Програма розроблена на підставі Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» [5] та Керівництва з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. Згідно з Програмою під авіаційною безпекою розуміється комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність. Метою Програми є створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації шляхом здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, повітряних суден, об'єктів аеропорту та радіонавігаційного забезпечення незалежно від їх форм власності та підпорядкованості. Детально розкриваються питання здійснення контролю безпеки (розділ V) та питання, які стосуються загрози терористичних актів або кризових ситуацій та заходи, яких повинні вжити відповідні органи (розділ VIII). Додаткові заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки можуть бути вжиті як на постійній основі залежно від отриманої інформації про загрозу, а також щодо аеропорту, повітряного судна, екіпажу.

В одних джерелах безпека польотів розглядається як комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. В інших вона визначається як умови, що забезпечують польоти літального апарату без загрози небезпеки для екіпажу, пасажирів і літального апарату, а також для населення і наземних споруд. Серед вчених пропонується також визначення безпеки польотів як системи захисту повітряних суден від загрози втрати ними льотного стану внаслідок дії небезпечних для повітроплавання чинників, а також охорони людського життя на землі та в повітрі, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на території аеропорту (аеродрому). Як справедливо наголошують деякі науковці безпека польотів повинна забезпечувати збереження повітряними суднами повітряного стану як тієї властивої системи, яка забезпечує можливість її функціонування. Усі наведені визначення є по-своєму є вірними та різною мірою відображають суть одного й того ж явища. Головне, що

їх об'єднує мета забезпечення безпеки польотів, яка, на нашу думку, полягає у підтримці стабільного стану функціонування авіаційної галузі, тобто ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди елементам (суб'єктам) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях.

З метою вдосконалення національної системи забезпечення безпеки цивільної авіації та запобігання актам тероризму згідно з вимогами Повітряного Кодексу України і принципами забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки була створена Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, яка у своїй діяльності повністю незалежно від органів виконавчої влади цивільної авіації та діє відповідно до Положення «Про державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» та Указу Президента «Про державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» № 912/2004 від 16 серпня 2004 року. Згідно з Указом до повноважень Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації віднесено державний нагляд за забезпеченням цивільної авіації, сертифікація і реєстрація об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та її ліцензування, регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху, захист авіації від незаконного втручання в її діяльність та ін. Також у 2010 році була створена Міжвідомча комісія з питань забезпечення ефективного і безпечного функціонування авіаційного транспорту, авіаційної промисловості, системи використання повітряного простору України та інше, що забезпечує захист повітряного руху.

За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), показники рівня безпеки польотів в Україні значно гірші, ніж в середньому у світі. За 10 років – з 1998 по 2007 – у вітчизняній цивільній авіації сталося 16 катастроф, 31 аварія, 76 серйозних інцидентів. За результатами контролю безпеки польотів за програмою SAFA (система оцінки іноземних літаків на аеродромах ЄС, яка діє з 2006 року) літаки українських авіакомпаній не раз потрапляли до «чорного списку» через невідповідність стандартам безпеки. Зокрема, з цієї причини права літати до країн Євросоюзу позбавили чотирьох перевізників – Volare Airlines, Українська авіатранспортна компанія (УАТК), «Мотор Січ» і «Українські Середземноморські Авіалінії UMAir» – (щоправда, нині перші три вже – не в «чорному списку»).

Саме тому існуюча система забезпечення безпеки цивільної авіації (авіатранспорту) української держави потребує посилення уваги відповідних державних органів та інституцій, удосконалення її організації і структури, модернізації у матеріально-технічному забезпеченні, взаємодія зі штатними службами. Безперечно, потрібні також ефективні законодавчі рішення з метою подальшого зміцнення всеосяжного протистояння небезпекам повітряному авіатранспорту з боку світової спільноти, перш за все в межах співдружності незалежних держав, і впорядкування та підвищення ефективності вітчизняного законодавства. У Державному підприємстві обслуговування повітряного руху України (Украерорух) при організації повітряного руху (ОрПР) пріоритет надається забезпеченню безпеки польотів.

Керуючись чинними нормативно-правовими актами України та сучасними підходами міжнародних організацій, таких як ІКАО та Євроконтроль, до забезпечення безпеки польотів при ОрПР, в Украерорусі створена й успішно функціонує система управління безпекою польотів при ОрПР (СУБП). СУБП охоплює всі напрями діяльності Украероруху. Питання розвитку СУБП покладено на інспекцію з внутрішнього контролю та аудиту, до складу якої входять Центр систем управління безпекою польотів та якості, Центр контролю виробничої діяльності та Відділ охорони праці. На рівні регіональних структурних підрозділів Украероруху інспекції з внутрішнього контролю та аудиту з оперативних питань підпорядковані відділи контролю виробничої діяльності та якості та регіональні диспетчері-інспектори (структурна схема інспекції з внутрішнього контролю та аудиту 46 Кб). Для реалізації заходів з управління безпекою польотів в Украерорусі розроблені й затверджені Політика та стратегія Украероруху у сфері управління безпекою польотів (77 Кб) та Керівництво з управління безпекою польотів при ОрПР. Крім того, щорічно розробляються План впровадження Єдиного європейського неба для України (LSSIP), в якому серед іншого вказано відповідні заходи з безпеки польотів при ОрПР.

Наприклад, незаконне захоплення та угон літаків, (гелікоптерів), створюють істотну загрозу безпеці польотів, життю, здоров'ю пасажирів і членів екіпажів повітряних суден, викликають тривогу і невпевненість у людей, що користуються послугами цього виду транспорту. Статистика фактів та захоплення та угону літаків показує, що даний вид злочинів представляє

найбільш поширену форму злочинності на повітряному транспорті. У такій ситуації є наступні передумови: реальність захоплення і уgonу за кордон літака представляє мінімальну небезпеку для злочинця і велику загрозу для життя пасажирів та екіпажу: захоплення та уgon літака розцінюється злочинцем як один із реально здійснених засобів досягнення задуманої ним мети; літак представляє значну матеріальну цінність, легко поступитися якою не бажає жодна держава; ускладнення діяльності правоохоронних органів, оскільки здійснити теракт з боку злочинця можлива навіть при використанні мінімальних зусиль і його загроза може відігравати вирішальну роль: у разі катастрофи більшість пасажирів гине, а злочинець залишається анонімною особою. Подібні передумови роблять літак мало не ідеальним об'єктом для злочинних посягань [6].

Висновок: існуюча система забезпечення безпеки у цивільній авіації України потребує посилення уваги державних органів, удосконалення її організації та структури, матеріально-технічного забезпечення, взаємодії зі штатними службами. Також потрібні ефективні законодавчі рішення по удосконаленню всеосяжного протистояння повітряному тероризму з боку світової спільноти, перш за все, за активної участі співдружності незалежних держав.

ЗУ «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20 лютого 2003 року № 545-IV який необхідно привести у відповідність до Регламенту (ЄС) №2320/2002 Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 2002 року щодо встановлення спільних правил в сфері безпеки цивільної авіації Регламент Комісії (ЄС) № 622/2003 від 4 квітня 2003 року, що встановлює заходи для впровадження загальних основних стандартів авіаційної безпеки. Україна так і держави ЄС відповідно до регламенту повинна прийняти національну програму з питань безпеки цивільної авіації, а також відповідну програму контролю якості та програму професійної підготовки. Це необхідно, оскільки Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» не передбачає проведення моніторингу відповідності та проведення інспектування з метою перевірки ефективності своєї національної програми. Запровадження стандартів авіаційної безпеки, які вимагаються згідно законодавства ЄС, є необхідної для входження України до європейських авіаційних структур.

### Список літератури

1. *Безопасность полетов мировой гражданской авиации*. Итоги 2010 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aviasafety.ru/indicator/ibp2010itogi>.
2. *Линьков А.В.* Программа по оценке рисков в отношении безопасности полетов / Линьков А. В., Кармызов М. В. // Научный вестник МГТУ ГА (серия: Эксплуатация воздушного транспорта и ремонт авиационной техники. Безопасность полетов). – 2006. – № 108. – С. 85–90.
3. *Постанова Кабінету Міністрів України* «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» № 1281 від 19.07.1999р.
4. *Закон України* « Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» № 545-IV від 20.02.2003 р.
5. *Конвенція* про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р.
6. *Нурединов Ш. М.* Организованная преступность в транспортной сфере: Дисс. д.ю.н.: 12.01.08. – М.: РГБ, 2003.
7. *Васильев А. С.* Подготовка и принятие управленческих решений: организационно-правовые проблемы. – Одесса: АО Бахва, 1997. – 167 с.

*Науковий керівник – Бородін І.Л.,  
д-р юрид. наук, проф.*

УДК 340.111 (045.2)

Миронець О. М.

Національний авіаційний університет, Київ

**ЩОДО КЛАСИФІКАЦІЇ ФУНКЦІЙ ПРАВА В СУЧАСНІЙ УКРАЇНІ**

*Стаття присвячена аналізу поняття „функція права”, а також класифікації функцій права на сучасному етапі розвитку України. Автор аналізує наукові підходи до досліджуваних понять, пропонує власне визначення функцій права та власну їх класифікацію.*

Актуальність дослідження функцій права в сучасній Україні полягає у вирішенні таких наукових і практичних завдань, як-от: збагатити і поглибити наукові уявлення про функції права та їх класифікацію на сучасному етапі розвитку України, підвищити якість законів, а також проаналізувати проблему невиконання та недотримання нормативно-правових актів суб'єктами правовідносин, запропонувати реальні шляхи ефективної дії законодавства.

Функції права були і є предметом досліджень у вітчизняній і зарубіжній науці. Такі наукові пошуки здійснюються як теоретиками права, так і науковцями, які представляють галузеві юридичні науки. Про це свідчать праці таких вітчизняних вчених, як: В. Копейчиков, М. Логвінова, Л. Одегова, О. Олійник, Н. Оніщенко, І. Ситар, О. Скакун, а також зарубіжних науковців – С. Алексєєва, М. Байтіна, В. Лазарева, А. Матузова, Т. Радько, В. Синюкова, І. Фарбера та інших. Не можна сказати, що функції права та їх класифікація не розглядаються, проте дані питання залишаються відкритими для подальших наукових досліджень.

Метою дослідження є визначення та з'ясування поняття, сутності функцій права та здійснення їх класифікації.

Нинішнє розуміння функцій права, а саме: поняття, сутність, класифікація ґрунтується на наукових розробках вітчизняних вчених, таких як: О. Іоффе, Т. Радько, В. Синюкова, І. Фарбера та інших науковців.

Найбільш розповсюдженим є підхід, відповідно до якого функціями права є „основні напрямками впливу права на суспільні відносини” (С. Алексєєв, В. Лазарєв, О. Скакун та інші) [1, с. 191; 3, с. 124; 5, с. 225]. Основні аргументи на користь цієї позиції зводяться до того, що у функціях права відображається його активна роль, саме напрями правового впливу виражають роль права в суспільному житті та регулюванні відносин у суспільстві. Метою такого впливу є впорядкування суспільних відносин. Сутність права визначає напрями його

впливу, у яких набувають свого розкриття його соціальне призначення і природа.

Прихильники другого підходу розуміють під досліджуваним поняттям „соціальну роль права” (В. Ковальський та інші) [9, с. 3]. Основним аргументом цієї наукової позиції є розуміння, відповідно до якого функції права визначаються його призначенням у різних сферах життя суспільства.

Існує також третій підхід, відповідно до якого пропонується розуміти функції права, об'єднавши точки зору обох вказаних вище підходів, а саме, як соціальне призначення права, а також напрями правового впливу на суспільні відносини (М. Байтіна, Т. Радько, В. Синюков та інші) [2, с. 168; 12, с. 227; 8, с. 154-155]. Прихильниками цього підходу звертається увага на недоцільність протиставляти або ототожнювати напрями правового впливу соціальному призначенню права у зв'язку з їх постійним взаємозв'язком. На цій підставі функції права визначають як „правову характеристику соціокультурної реальності суспільства та окремих його компонентів”, обґрунтовуючи дану позицію динамікою права в результаті взаємодії з зовнішніми процесами менталітету суспільства (В. Синюков) [8, с. 155].

Вузький підхід до розуміння функцій права полягає у тому, що їх розуміють як „конкретну роль (дію права) по організації суспільних відносин” (Ю. Ткаченко) [6, с. 34].

Існує також позиція, відповідно до якої розмежовуються поняття „правова функція” та „функція права”. Аргументація цього розуміння зводиться до того, що право виконує правову функцію для створення правових норм, а суть функції права у тому, щоб сприяти використанню правових норм для життєво важливих потреб (І. Ситар) [7, с. 6].

Аналізуючи поняття „функція права”, на нашу думку, не можна погодитись з точкою зору прихильників двох перших наукових підходів щодо розуміння досліджуваного поняття. Річ у тім, що ці обидва підходи характеризують лише

один або інший бік поняття „функція права” окремо. Не можна обмежити розуміння функції права виключно його соціальним призначенням, так як і недоцільно зводити цей процес лише до напрямів юридичного впливу права на відносини у суспільстві. Автор підтримує позицію науковців третього підходу до розуміння досліджуваного поняття, так як вважає, що функції права здійснюють свою роль у суспільстві як на рівні взаємодії права з явищами суспільного життя, так і на рівні реалізації власне правових функцій.

У зв'язку з наведеним вище, на наш погляд, визначення поняття, яке повною мірою відображає суть „функцій права” можна сформулювати як соціальне призначення права, а також головні напрямки його впливу на суспільні відносини.

У науковій літературі існують різні підходи до класифікації функцій права, що характеризує їх як багатоаспектне явище. На сьогодні найбільш поширеною є позиція поділу функцій права на загальносоціальні та спеціально-соціальні (юридичні) (С. Алексєєв, В. Ковальський, В. Синюков, О. Скакун та інші) [1, с. 191; 9, с. 4; 8, с. 156-157; 5, с. 225]. Аргументацією цього підходу є те, що функції права розглядаються в декількох площинах, залежно від здійснення їх в межах усієї державно-правової частини надбудови або ж тільки в межах самого права (С. Алексєєв) [1, с. 191]. На цій підставі вченими визначається, що загальносоціальними функціями є напрямки взаємодії права та інших соціальних явищ, а спеціально-соціальними – напрями власне правового впливу на суспільні відносини (Т. Андрусак та інші) [11, с. 96-97].

Щодо поділу спеціально-соціальних функцій права, то більшість науковців мають спільну точку зору та відносять до них охоронну та регулятивну, висловлюючи думку про розподіл останньої на статичну та динамічну (С. Алексєєв, А. Олійник, В. Синюков, О. Скакун та інші) [1, с. 191-192; 10, с. 77-78; 8, с. 157; 5, с. 226-227]. Існує думка, відповідно до якої до спеціальних функцій права відносять додатково установчу та інформаційну (В. Ковальський) [9, с. 4].

Проте відсутня єдність та чітка позиція науковців щодо поділу загальносоціальних функцій права. За винятком певних нюансів, прихильники вказаного підходу до класифікації функцій права відносять до загальних такі функції, як-от: політичну, економічну, соціальну, ідеологічну (В. Ковальський) [9, с. 4], культурно-

історичну, виховну, функцію соціального контролю, інформаційно-орієнтаційну (В. Синюков) [8, с. 87-88], інформаційну, орієнтаційну, виховну (О. Скакун) [5, с. 225], гуманістичну, організаторсько-управлінську, інформаційну (комунікативну), оцінно-орієнтувальну, ідеологічно-виховну, гносеологічну (пізнавальну) (А. Олійник) [10, с. 77]. Цей підхід ґрунтується на тому, що право виконує у суспільстві виховну, інформаційну, оцінну, орієнтувальну та інші функції, так як взаємодіє з соціальними інститутами.

Відповідно до другого підходу щодо класифікації функцій права їх пропонується розглядати як систему, яка включає в себе багато рівнів (М. Байтін, Т. Радько та інші) [2, с. 167, 175 – 176; 12, с. 230].

На думку Т. Радько, систему функцій права можна поділити на п'ять груп: загальноправові (до яких відносять регулятивну та охоронну), міжгалузеві, галузеві, правових інститутів та функції норми права [12, с. 230].

М. Байтін поділяє вказану вище досліджувану систему на: основні загальноправові функції, виховну, загальні функції права, які впливають з основних, приватні функції права, які впливають з основних, функції галузей права, які впливають з основних, функції правових інститутів, які впливають з основних та галузевих функцій, функції окремих правових норм, які впливають з основних, галузевих та функцій правових інститутів [2, с. 175 - 176].

Одні представники другого підходу до класифікації функцій права обґрунтовують свою позицію необхідністю введення в науковий обіг поняття підфункції або неосновної функції. Звертається увага на аналіз правового впливу на суспільні відносини, що дозволяє виокремити основні функції права, які властиві всім галузям права, а також функції менш загального значення, які властиві лише певним галузям права (Т. Радько) [12, с. 230-231]. Інші прихильники цієї наукової позиції вводиться поняття двоєдиного критерію для виділення основних та інших загальних функцій, який складається з двостороннього впливу права на суспільні відносини – характер і ціль (М. Байтін) [2, с. 168].

Власну класифікацію функцій права пропонує І. Ситар. На його думку доцільно поділити функції позитивного права на: науково-пізнавальну, проритетно-формуючу, енциклопедично-рекомендуючу, владно-профілактичну (попереджувальну, заборонну, імперативну, каральну).

Аргументацією даної наукової позиції є те, що вказаний вище поділ функцій права охоплює традиційну класифікацію, а також відображає еволюцію формування правових норм, а дослідження функцій права відбувається в динаміці їх утворення та реалізації [13, с. 69].

На нашу думку, вищенаведені аргументи на підтримку цих та інших підходів до класифікації функцій права є досить переконливими. Аналіз вказаних вище наукових підходів, на наш погляд, дає можливість підтримати частково позиції одних науковців, а також не погодитися з деякими поглядами інших.

Розгляд досліджуваного поняття змушує відійти від наукової точки зору щодо поділу функцій права на дві групи – загальні та спеціальні без їх взаємозв'язку з системою права. Представники першого підходу, класифікуючи функції права, виділяють серед спеціально-юридичних регулятивну та охоронну, а перелік загально-соціальних функцій „розширюється” залежно від власного наукового бачення різних вчених. Основний аргумент на користь позиції автора полягає у тому, що за вказаної вище позиції науковців функції права розглядаються окремо від системи права, що обмежує об'єктивність у спробі здійснити класифікацію функцій права.

На нашу думку, вказана точка зору цілком узгоджується з властивим праву багатостороннім впливом на суспільні відносини. Суспільний вплив права у своїх напрямках, а також мірі впливу не є чітко фіксованим. Автор підтримує позицію науковців щодо постійної динаміки впливу права, а також можливість виникнення нових функцій права у зв'язку з посиленням значення певної сфери суспільного життя на певному етапі розвитку суспільства і держави (Т. Радько) [12, с. 234]. Проте такий ріст кількості функцій права, на нашу думку, не може бути безмежним, так як і не є доцільною їх надмірна деталізація, навіть зважаючи на можливу потребу у посиленому правовому регулюванні певної групи суспільних відносин. Річ у тім, що вказані вище функції права, як правило мають узагальнюючий характер у тому розумінні, що майже кожна із функцій містить у собі підфункції. На відповідному етапі розвитку держави і суспільства за потреби посилення правового регулювання одні з цих підфункцій проявляються чіткіше, а інші залишаються менш проявленими. Дана позиція дає змогу звернути увагу на наявність серед відомих на сьогодні підфункцій права тих, яких потребують реалії

нашого сьогодення, проте при цьому не виокремлюючи їх у самостійні функції, а також не вводячи в науковий обіг нові. Надмірне завантаження розуміння класифікації функцій права їх кількістю та новими назвами не вирішить питання їх класифікації, а навпаки створить уявлення про них як про нескінченне та безсистемне утворення. На нашу думку, немає необхідності занадто деталізувати наявні функції права шляхом виокремлення з їх змісту підфункцій у самостійні функції з метою створити більш доступну для розуміння їх систему. Класифікація функцій права має бути простою для сприйняття та розуміння, що не позбавляє, на нашу думку, можливості розглядати та подавати дану класифікацію у межах кількох площин. Така позиція узгоджується з науковим поглядом І. Казьміна, який пропонує у якості функцій права виділяти лише найбільші та найважливіші напрями його впливу. Цей підхід представляє собою наукову цінність у тому, що функції права відрізняються між собою достатньо вирізненими власними цілями, способами їх досягнення та сферами реалізації. Крім того, дуже важливо для функцій права, щоб вони були властиві всьому праву в цілому, мали міжгалузевий характер [14, с. 64].

Автор погоджується з науковою думкою про те, що система функцій права є складним, багаторівневим утворенням та безпосередньо пов'язана з системою права (Т. Радько) [12, с. 230]. Проте вказана вище складність досліджуваної системи, на нашу думку, не повинна зводитися до збільшення кількості функцій права, а є підставою для розгляду властивих праву функцій як системи, яка складається з кількох рівнів. Функції права – це саме ті напрями його впливу, які властиві йому в цілому, а не окремим його складовим. Тому автор не погоджується з представниками наукового підходу про існуючу залежність кількості самостійних функцій права від складових його системи. Галузь, підгалузь, інститут, норма права є елементами його системи. Тобто функції права в цілому автоматично поширюють свою дію на всі елементи його складових. Інша річ вже у тому, що певна галузь права зважаючи на її специфіку може певну функцію права використовувати в більшій мірі, а іншу в меншій, або ж не використовувати взагалі. Проте даний факт не є підставою для того, щоб виокремлювати підфункції права у нові функції лише на тій основі, що певним галузям права така функція не



властива на певному етапі розвитку держави і суспільства.

На нашу думку, доцільно розглядати систему функцій права виходячи з їх поділу залежно від власне правового впливу права та соціального його впливу, так як об'єктивно право здійснює ці дві групи функцій. Проте вказані групи функцій права мають завжди розглядатися у взаємозв'язку з його системою. Функції права можуть проявлятися на рівні всієї системи права в цілому, або ж на рівні її складових: галузей, підгалузей, інститутів, норм. Тобто функції права варто розглядати як систему, яка складається з двох великих груп, які можуть проявлятися на рівні елементів системи права.

На нашу думку, доцільно подати класифікацію функцій права, погодившись частково з представниками першого підходу до їх класифікації, поділивши їх на загально-соціальні та спеціально-юридичні. Проте до загально-соціальних функцій, на наш погляд, доцільно віднести: інформаційну, оціночно-орієнтаційну, гносеологічну, виховну, політичну, економічну (підфункції: екологічну, соціальну). До спеціально-юридичних функцій права вважаємо необхідним віднести: регулятивну та охоронну. До охоронної функції права пропонуємо включити підфункції: каральну, компенсаційну, відновлюючу, профілактичну, контрольну. Крім того, варто мати на увазі, що вказані функції можуть проявлятися на рівні всіх елементів системи права у більшій чи меншій мірі залежно від потреб складових системи права, а також від потреб у посиленні правового регулювання тієї чи іншої сфери життя суспільства та певному етапі його розвитку.

Отже, розглянувши поняття та класифікацію функцій права в сучасній Україні, приходимо до таких висновків.

Функціями права є соціальне призначення права, а також головні напрями його впливу на суспільні відносини.

Класифікацію функцій права варто розглядати як систему, яка складається з двох груп – загально-соціальних та спеціально-юридичних, які можуть проявлятися на рівні системи права в цілому, а також її елементів: галузі, підгалузі, інституту, норми права.

Загально-соціальними функціями права є: інформаційна, оціночно-орієнтаційна, гносеологічна, виховна, політична, економічна (підфункції: екологічна, соціальна).

Спеціально-юридичними функціями права є: регулятивна та охоронна. Охоронна функція права включає в себе підфункції: каральну, компенсаційну, відновлюючу, профілактичну, контрольну.

Подальші дослідження поняття та класифікації функцій права в сучасній Україні полягають у більш глибокому вивченні їх сутності і змісту, аналізі проблеми недіючих законів, а також виробленні пропозицій до підвищення ефективності дії нормативно-правових актів.

#### Список літератури

1. *Алексеев С.С.* Общая теория права: В 2-х т, Т. I. – М.: „Юридическая литература”, 1981. – 361 с.
2. *Байтин М. И.* Сущность права (Современное нормативное правопонимание на грани двух веков). Изд. 2-е. доп. – М.: ООО ИД „Право и государство”, 2005. – 544 с.
3. *Общая теория государства и права: Учебник/Под ред. В.В. Лазарева.* – М.: Юрист, 1996. – 465 с.
4. *Радько Т.Н.* Основные функции социалистического права: Учеб. пособ. – Волгоград, 1970. – 143 с.
5. *Скакун О.Ф.* Теорія держави і права: Підручник / Пер. з рос. — Харків: Консум, 2001. — 656 с.
6. *Ткаченко Ю.Г.* Методологические вопросы теории правоотношений. М., 1980. – 176 с.
7. *Ситар І.М.* Онтологічні функції права. Автореф. дис. на здоб. науков. ступ. канд. юрид. наук. Львів, 2008. – 16.
8. *Теория государства и права. Курс лекций.* Под ред. Н.И. Матузова и А.В. Малько. — М.: Юрист, 1997. — 672 с.
9. *Ковальський В.* Функції права: поняття, джерела, динаміка // Теорія і практика інтелектуальної власності. — 2009. — № 2. — С. 3-10.
10. *Правозавство: Підручник / Авт. кол.: Демський С.Е., Ковальський В.С., Колодій А.М. та інші; За ред. В.В. Копейчикова.* – 7-е вид., стер. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 736 с.
11. *Андрусяк Т.Г.* Теорія держави і права. – Львів: Фонд „Право України”, 1997. – 197 с.
12. *Радько Т.Н.* Теория государства и права: Учебник для вузов – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2004. – 576 с.
13. *Ситар І. М.* Онтологічні функції права: монографія. – Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2009. – 240 с.
14. *Казьмин И. Ф.* Общие проблемы права в условиях научно-технического прогресса. М., 1986. – 191 с.

УДК 528.4 + 332.3

Політ К. Ю.

*Державний вищий навчальний заклад  
Національний гірничий університет, Дніпропетровськ*

## ДЕЯКІ ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ПРОЦЕДУРИ ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК ДЛЯ ПЛЯЖНИХ ЗОН

*Стаття присвячена уточненню процедури відведення пляжних зон, що містить 2 основних етапи : геодезичне встановлення меж та землевпорядні роботи. Розглядання цього питання та прийняття до уваги пропозицій , приведених в кінці статті має позитивно сказатися на ситуації з доступом громадян України до берегів водних об'єктів.*

Пляжі – популярне місце рекреації у наші часи. Діти та дорослі оздоровлюються, відпочивають на берегах річок, морів, лиманів та інших водних об'єктів. Тому завданням держави є охорона земель, зайнятих пляжами та сприяння створенню нових пляжів.

До того ж стаття 45 Конституції України [1] визначає: кожен, хто працює, має право на відпочинок. На виконання цієї конституційної норми направлена деяка кількість нормативно-правових актів, але не всі аспекти регулюються законом на даний момент.

У Водному Кодексі України [3] наводиться наступне твердження: усі водойми є власністю українського народу, це зокрема означає, що кожний громадянин України має право на безоплатний доступ до прибережних зон водоймів з метою відпочинку. В наші часи не завжди деякі власники дотримуються цієї правової норми і не допускають громадян до берегів водоймів в силу зайняття цієї території своїми домоволодіннями, будівлями, спорудами.

Стаття 1 [3] розкриває термін “пляжна зона”, визначає правовий режим використання пляжних зон, та параметри встановлення прибережної захисної смуги (ураховуючи декілька факторів) згідно Водного кодексу України [3].

Пляжна зона є частиною прибережної території, яка в свою чергу є складовою частиною водоохоронної зони. Земельні ділянки водного фонду можуть бути лише у тимчасовому користуванні у фізичних осіб.

В прийнятому 02.12.2010 Законі України «Про внесення змін до Водного та Земельного Кодексів України щодо прибережних захисних смуг» [4] вводиться новий термін «пляжна зона». Цей закон регламентує використання земель прибережних територій, тому має позитивно сказатися на ситуації з доступом громадян України до берегів морів, річок і т.д.

Статтею 62 Земельного Кодексу України [2] встановлюється обмеження на використання земель пляжної зони, а саме: у межах пляжної зони прибережних захисних смуг забороняється

будівництво будь-яких споруд, крім гідротехнічних, гідрометричних та лінійних.

Пляжна зона є частиною прибережної території, яка в свою чергу є складовою частиною водоохоронної зони. Земельні ділянки водного фонду можуть бути лише у тимчасовому користуванні у фізичних осіб.

Також, слід зазначити, що існує галузевий стандарт Держкомзему СОУ 00032632-005:2009 «Землеустрій. Проекти землеустрою щодо створення водоохоронних зон. Правила розроблення» [7], де на сьогодні ніяким чином не відзначилася зміна у законодавстві - введення поняття «пляжна зона».

У главі 5 Державної будівельної норми України ДБН 360-92\*\* “Планування і забудова міських і сільських поселень” [9] вказуються деякі характеристики проектування зокрема — кількість квадратних метрів на одну людину (8 кв.м.), довжина берегової смуги на одного відвідувача ( 0,25 м ), розміри територій різного функціонального призначення( такі як сектор солярію, аерарію, дитячий, спортивний та інші).

При проектуванні пляжної зони необхідно керуватися положеннями цієї норми.

В роботі [10] дуже детально розглядається питання нормативів встановлення розміру пляжних зон.

Аналізуючи весь комплекс нормативно-правових актів можна зробити висновок, що на сьогоднішній день немає чіткої процедури складання проекту землеустрою щодо встановлення меж пляжної зони. Це не дає можливість однозначного вирішення цього питання.

У цій роботі пропонується процедура розроблення проекту землеустрою щодо встановлення меж пляжної зони. Ця процедура відповідає законодавчим нормам та складена на основі Постанови Кабінету Міністрів України №1094 “Про затвердження Порядку розроблення проектів землеустрою з організації та встановлення меж територій природно-заповідного фонду, іншого природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення.” [6], але більше

конкретизована, саме стосовно пляжних зон.

Проект землеустрою розробляється на підставі:

1. рішення сільської, селищної, міської ради, обласної, районної, Київської або Севастопольської міської держадміністрації ;
2. судового рішення ;
3. договору, укладеного між землекористувачем та розробником проекту землеустрою;

Розробником проекту землеустрою може бути фізична або юридична особа, яка має ліцензію на проведення робіт із землеустрою.

Замовником проекту землеустрою може бути сільська, селищна, міська рада, обласна, районна, Київська або Севастопольська міська держадміністрація, землекористувач, інша особа відповідно до закону.

У разі прийняття судом рішення про розроблення проекту землеустрою його замовником є фізична або юридична особа, на користь якої прийнято рішення

Проект землеустрою розробляється відповідно до завдання, затвердженого замовником, яке є невід'ємною частиною договору про розроблення проекту землеустрою .

Замовник додає вихідну документацію, необхідну для розроблення проекту.

- Правовстановлюючі документи суб'єкта земельних відносин (фізично особа: копія паспорту, завірена власним підписом, копія ІПН; юридична особа: свідоцтво про реєстрацію підприємства/організації, витяг з ЄДРПОУ)

- Рішення сесії про надання дозволу на розроблення проекту землеустрою)

Договір про розроблення проекту землеустрою складається відповідно до типового договору, який затверджується Постановою Кабінету Міністрів України № 266 від 04.03.2004

Розроблення проекту землеустрою передбачає проведення підготовчих робіт, що включають:

- 1) вивчення та аналіз:

- обґрунтування необхідності створення пляжної зони ;

- планово-картографічних матеріалів з визначенням обсягів польових та камеральних робіт з їх оновлення, земельно-облікової документації, матеріалів відведення земель в межах відповідної території рекреаційного призначення;

- містобудівної документації;

- проектної документації з питань охорони навколишнього природного середовища ( у нашому випадку з зазначенням меж водоохоронної зони)

- іншої документації, необхідної для розроблення проекту землеустрою;

- 2) визначення режиму території, у тому числі охоронних зобов'язань та обмежень на використання земельної ділянки.

Землі прибережних захисних смуг

перебувають у державній та комунальній власності, отже пляжні зони також, тому що вони є частиною прибережних смуг.

У тимчасове користування за земельні ділянки можуть надаватися підприємствам, установам, організаціям, об'єднанням громадян, релігійним організаціям, громадянам України, фізичним особам.

Користування цими ділянками у зазначених цілях здійснюється з урахуванням вимог щодо охорони річок і водойм від забруднення, засмічення та замулення, а також з додержанням правил архітектури планування приміських зон та санітарних вимог у порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Щодо земельної ділянки повинно буди встановлено водоохоронне обмеження у використанні.

У проекті землеустрою визначається функціональна організація території пляжної зони.

Згідно з Державною будівельною нормою України ДБН 360-92\*\* "Планування і забудова міських і сільських поселень"[9] встановлюються:

1. місце розташування і розміри земельних ділянок, їх землекористувачі, у тому числі орендарі;

2. режим використання та охорони території рекреаційного призначення;

Користування пляжною зоною у межах прибережної захисної смуги морів та навколо морських заток і лиманів здійснюється з дотриманням вимог щодо охорони морського середовища, прибережної захисної смуги від забруднення та засмічення і вимог санітарного законодавства.

До узбережжя морів, морських заток і лиманів у межах пляжної зони забезпечується безперешкодний і безоплатний доступ громадян для загального водокористування, крім земельних ділянок, на яких розташовані гідротехнічні, гідрометричні та лінійні споруди, санаторії та інші лікувально-оздоровчі заклади, дитячі оздоровчі табори.

У разі надання права користування пляжною зоною користувачі зобов'язані забезпечити безперешкодний та безоплатний прохід вздовж берега моря, морської затоки чи лиману.

У межах пляжної зони прибережних захисних смуг забороняється будівництво будь-яких споруд, крім гідротехнічних, гідрометричних та лінійних.

- межі земельних ділянок, включених до складу територій пляжної зони щодо використання яких встановлено обмеження (обтяження), у розрізі землевласників та землекористувачів;

- розмір пляжної зони.

У межах прибережної захисної смуги морів та навколо морських заток і лиманів встановлюється пляжна зона, ширина якої визначається залежно від ландшафтно-формуючої діяльності моря, але не менше 100 метрів від урізу води, що включає:

- території, розташовані між лінією максимального відпливу та лінією максимального

напливу хвиль, зареєстрованих під час найсильніших штормів, а також територію берега, яка періодично затоплюється хвилями;

- прибережні території - складені піском, гравієм, камінням, ракушняком, осадовими породами, що сформувалися в результаті діяльності моря, інших природних чи антропогенних факторів;

- скелі, інші гірські утворення.

Проект землеустрою погоджується з власниками і користувачами суміжних земельних ділянок, а також земельних ділянок, які включаються до території рекреаційного призначення без їх вилучення органом земельних ресурсів, природоохоронним органом, санітарно-епідеміологічною службою, органом містобудування і архітектури, охорони культурної спадщини, Держводгоспом.

Геодезичне встановлення меж пляжної зони є невід'ємною частиною складання проекту землеустрою.

Існують зовнішня та внутрішня межі пляжної зони.[5]. Внутрішня межа співпадає з береговою лінією, є природним контуром

Берегові лінії поділяються на :

1.Берегові лінії річок та озер : як правило зображуються відповідно до їхнього положення на місцевості в межень, тобто в період із найбільш низьким рівнем води.. Берегові лінії водосховищ показують по їх нормального підпірного горизонту.

2. Берегова лінія морів без припливів( а також з припливами висотою менше 0,5 м.) лінія, яка відповідає багаторічному рівню моря.

3. берегові лінії водотоків та водойм поділяють на три групи

При проектуванні пляжної зони визначається її ширина, та відносно координат берегової лінії вираховуються координати зовнішньої межі, яка має бути встановлена на місцевості.

Висновки та пропозиції.

Пляжні зони є важливими в рекреаційному та природоохоронному плані у межах прибережних смуг. Встановлення пляжних зон в межах водоохоронних обмежень сприятиме більш раціональному використанню цих земель , тому :

1.Слід внести поправки в деякі нормативно-правові акти з метою приведення їх до відповідності Закону України «Про внесення змін до Водного та Земельного Кодексів України щодо прибережних захисних смуг» [4], зокрема в галузевий стандарт Держкомзему СОУ 00032632-005:2009 «Землеустрій. Проекти землеустрою щодо створення водоохоронних зон. Правила розроблення» [8] , а саме: навести поняття пляжної зони в пункті 3:

«Пляжна зона - це прилегла до урізу води частина прибережної захисної смуги уздовж морів, річок , навколо морських заток , лиманів, озер та інших водоймів з режимом обмеженої

господарської діяльності.»

Це поняття було дещо змінено внаслідок того, що у визначенні поняття “пляжна зона”, яке приводиться у Водному Кодексі передбачає випадки наявності пляжів лише на берегах морів, лиманів і морських заток, що не зовсім співпадає з реальною ситуацією.

2. Встановити офіційно розміри пляжних зон в залежності від їх місцерозташування, та включити ці розміри в пункт 4.5 [8] (Вимоги до проектування водоохоронних зон).

3. Запобігти займанню території пляжних зон незаконними будівлями та спорудами шляхом встановлення штрафів значних розмірів.

4. Встановити на законодавчому рівні чітку процедуру встановлення пляжних зон, зокрема процедуру складання проекту щодо встановлення меж пляжної зони (на прикладі процедури, наведеної вище). Для цього, можливо, потрібно буде створити окремий нормативно-правовий акт.

### Список літератури

1. Конституція України ;
2. Земельний Кодекс України № 2768-14 від 25.10.2001 ;
3. Водний кодекс України № 213/95-вр від 06.06.1995 ;
4. Закон України «Про внесення змін до Водного та Земельного кодексів України щодо прибережних захисних смуг» № 2740-17 від 02.12.2010 ;
5. Постанова Кабінету Міністрів України № 486 «Про затвердження Порядку визначення розмірів і меж водоохоронних зон та режиму ведення господарської діяльності в них» від 08.05.1996 ;
6. Постанова Кабінету Міністрів України №1094 “Про затвердження Порядку розроблення проектів землеустрою з організації та встановлення меж територій природно-заповідного фонду, іншого природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення.” від 25.08.1994 ;
7. Постанова Кабінету Міністрів України № 266 «Про затвердження Типового договору про розроблення проекту землеустрою щодо відведення земельної ділянки» від 04.03.2004
8. Галузевий стандарт Держкомзему СОУ 00032632-005:2009 «Землеустрій. Проекти землеустрою щодо створення водоохоронних зон. Правила розроблення»
9. Державна будівельна норма України ДБН 360-92\*\* “Планування і забудова міських і сільських поселень”
10. «Формування пляжної зони при проектуванні водоохоронних обмежень у використанні земель» І.Покидько , «Землевпорядний вісник» № 5 , 2011 рік.

УДК 347.823.4:347.824(045)

Пономаренко Ю. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## ДИСЦИПЛІНАРНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

*Стаття присвячена аналізу проблеми дисциплінарної відповідальності авіаційного персоналу цивільної авіації та наданні пропозицій щодо вдосконалення відповідних норм чинного законодавства.*

Сьогодні спостерігається високий рівень розвитку авіації, але провідна роль в організації повітряного руху належить людині. Кожна ланка в ланцюзі цивільної пригоди або інциденту обумовлена помилкою, або порушенням з боку людини. Біля 80% авіаційних подій (аварії, катастрофи) сталися в наслідок людського фактору [1]. Причинами часто є самовпевнене та несумлінне ставлення до виконання своїх службових обов'язків та порушення дисципліни праці.

Законодавство відносить повітряні судна, до об'єктів, які є джерелами підвищеної небезпеки. В ст. 1187 ЦК України, зазначено, що джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи [2].

Професійний відбір авіаційного персоналу може прогнозувати їх поведінку в певній ситуації. Процедура професійного відбору кандидатів на авіаційні посади складається з чотирьох базових елементів:

- оцінка характерологічних особливостей (сфера поведінки);
- оцінка вищих психічних функцій (когнітивна сфера);
- оцінка психофізіологічних процесів (емоційна сфера);
- оцінка командної взаємодії (сфера поведінки).

Цілями такого відбору є діагностика форм поведінки, які можуть впливати на ефективність і надійність професійної діяльності (наприклад, мотивація, дисциплінованість, організованість).

Важливим чинником, який здатний змусити представників авіаційного персоналу діяти правомірно є встановлення відповідальності за вчинення порушення. Залежно від різного ступеня суспільної небезпеки правопорушень у цивільній авіації встановлюють відповідальність:

- дисциплінарну;
- матеріальну;

- цивільну;
- адміністративну;
- кримінальну.

Питання дисциплінарної відповідальності зазвичай розглядаються фахівцями з адміністративного та трудового права. Правове регулювання дисциплінарної відповідальності в сфері трудового права стало предметом досліджень таких науковців, як В.С. Венедиктов, Р.І. Кожушко С.І., Кондратьєв, А.Р. Мацюк, Л.І. Лазор, В.І. Прокопенко, О.І. Процевський, В.Г. Ротань, О.Т. Барабаш, Я.І. Безугла, Н.Б. Болотіна, Г.С. Гончарова, П.І. Жигалкін, В.В. Жернаков, І.В. Зуб, Д.О. Карпенко, П.Д. Пилипенко, М.П. Стадник, Б.С. Стичинський, Н.М. Хуторян, Г.І. Чанишева та ін.

Трудове законодавство України розрізняє два види дисциплінарної відповідальності: загальну і спеціальну. Такий поділ, на думку Ю. Адушкіна, обумовлений трьома підставами: по-перше, включенням особи в той чи інший тип колективу; по-друге, належністю громадянина до організації певного виду (наприклад, особливо регулюється відповідальність працівників підприємств і установ систем різних транспортних міністерств, працівників прокуратури, суддів та ін.); по-третє, характером функцій, виконуваних особою в даній організації.

Загальна дисциплінарна відповідальність врегульована нормами КЗпП та правилами внутрішнього трудового розпорядку. Дія цих актів поширюється на всіх працівників за умови, що на них не поширюється дія норм, які передбачають спеціальну дисциплінарну відповідальність.

Заходи дисциплінарного стягнення, порядок їх накладення, зняття та оскарження прямо закріплені в трудовому законодавстві. Стаття 147 КЗпП за порушення трудової дисципліни передбачає застосування до працівника тільки одного з таких заходів стягнення: догани; звільнення.

У законодавстві про працю немає обмежень щодо підстав та періодичності застосування до-

гани як дисциплінарного стягнення. Звільнення працівника як вид дисциплінарного стягнення та підстава розірвання трудового договору з ініціативи роботодавця може застосовуватись у випадках, що прямо передбачені КЗпП.

Дисциплінарні стягнення накладаються органом, якому надано право прийняття працівника на роботу (обрання, затвердження і призначення на посаду). За порушення трудової дисципліни до працівника може бути застосовано тільки одне дисциплінарне стягнення.

Право вибору конкретного виду дисциплінарного стягнення належить роботодавцю. При обранні виду стягнення роботодавець має враховувати ступінь тяжкості вчиненого проступку і попередню роботу працівника. Застосування дисциплінарного стягнення є правом, а не обов'язком роботодавця.

Стаття 152 КЗпП передбачає право роботодавця не застосовувати до працівника заходи дисциплінарної відповідальності, а винести питання про порушення трудової дисципліни на розгляд трудового колективу або його органу.

Дисциплінарне стягнення застосовується роботодавцем безпосередньо після виявлення проступку, але не пізніше 1 місяця з дня його виявлення, не враховуючи часу звільнення працівника від роботи у зв'язку з тимчасовою непрацездатністю або перебування його у відпустці. Дисциплінарне стягнення не може бути накладено пізніше 6 місяців з дня вчинення проступку.

До застосування дисциплінарного стягнення роботодавець має взяти від порушника письмове пояснення. Відмова працівником дати письмове пояснення не є підставою неможливості застосування роботодавцем дисциплінарного стягнення. В такому випадку роботодавець повинен скласти акт про зміст дисциплінарного проступку та відмову працівника дати пояснення з посиланням на свідків. Акт про відмову від дачі пояснення є належним доказом про додержання законодавчо-встановленого порядку звільнення при виникненні спору щодо правомірності застосування дисциплінарного стягнення.

Протягом строку дії дисциплінарного стягнення заходи заохочення до працівника не застосовуються. Дострокове зняття дисциплінарного стягнення може вважатись своєрідним засобом заохочення до такого працівника. КЗпП не визначає мінімального терміну зняття дисциплінарного стягнення; воно може бути знято достроково в будь-який момент. Працівник, з якого

знято дисциплінарне стягнення, вважається таким, що не мав Дисциплінарного стягнення.

Якщо протягом року з дня накладення дисциплінарного стягнення працівника не буде піддано новому дисциплінарному стягненню, він вважається таким, що не мав дисциплінарного стягнення.

Накладення дисциплінарного стягнення оформляється наказом (розпорядженням) роботодавця та повідомляється працівникові під розписку у 3-денний строк з моменту ухвалення наказу.

Скоєння працівником дисциплінарного проступку перешкоджає сумлінному виконанню ним всього комплексу його посадових обов'язків, а також негативно впливає на членів трудового колективу, діяльність підприємства, установи, організації [7, с.264]. Порушення дисципліни виливаються у суттєві економічні і матеріальні втрати. Тому метою дисциплінарної відповідальності є попередження правопорушень та виховання у працівників свідомого додержання дисципліни праці.

Працівники цивільної авіації є суб'єктами трудових правовідносин і відповідно, вони не є винятком що до відповідальності за порушення, на них теж поширюються норми у порядку, встановленому Кодексом законів про працю України.

Спеціальна дисциплінарна відповідальність передбачена тільки для конкретно визначених категорій працівників на підставі статутів та положень про дисципліну і спеціальних нормативних актів. Вона характеризується спеціальним суб'єктом дисциплінарного проступку, особливим характером дисциплінарного проступку, спеціальними видами дисциплінарних стягнень, особливим порядком накладення та оскарження дисциплінарного стягнення. Спеціальна дисциплінарна відповідальність працівників відрізняється від загальної ширшим змістом трудового правопорушення та суворішими заходами дисциплінарного стягнення чи впливу [9].

На працівників, які несуть дисциплінарну відповідальність за статутами, положеннями й іншими актами законодавства про дисципліну, дисциплінарні стягнення можуть накладатися не тільки органом, який відає прийомом на роботу, а також і вищестоящими органами.

Притягнення працівника до дисциплінарної відповідальності не виключає можливості притягнення його до інших видів юридичної відповідальності: кримінальної, адміністративної, матеріальної. Так, відповідно до частини третьої

статті 130 КЗпП, матеріальна відповідальність може бути покладена незалежно від притягнення працівника до дисциплінарної, адміністративної чи кримінальної відповідальності.

Історично склалось, що у зв'язку із серйозністю та особливістю діяльності галузі цивільної авіації, крім загальних правових норм, які стосувались дисципліни праці та поширювались на всіх працівників галузі, у цивільній авіації були запроваджені і спеціальні норми, закріплені у статутах про дисципліну.

Так, ще на початку XX ст., у зв'язку зі швидким темпом розвитку авіаційної техніки та посиленням значення повітряного транспорту, в СРСР був введений у дію Статут внутрішньої служби цивільного повітряного флоту (травень 1932 р.) [6].

Із цього часу і до 1989 р. в галузі цивільної авіації крім правил внутрішнього трудового розпорядку були чинні і норми статуту про дисципліну [4]. Зараз у галузі цивільної авіації України відсутній статут або спеціальне положення про дисципліну і, відповідно, відсутня норма про застосування дисциплінарної відповідальності.

Для прикладу можна розглянути останній Статутом про дисципліну працівників цивільної авіації, який нині не є чинним.

Порівняно із загальною дисциплінарною відповідальністю (встановленою КЗпП, правилами внутрішнього трудового розпорядку) Статутом про дисципліну працівників цивільної авіації були застосовані більш суворі види дисциплінарних стягнень. Було встановлено, що на працівників цивільної авіації за порушення дисципліни під час виконання службових обов'язків, а також за проступки, вчинені не під час виконання службових обов'язків, але в службових приміщеннях і на службових територіях, накладаються такі дисциплінарні стягнення: зауваження; догана; суворі догани; попередження про неповну службову відповідність; переміщення на нижчу посаду на той самий термін; звільнення від льотної роботи чи від управління повітряним рухом, а також від виконання іншої роботи, пов'язаної із забезпеченням безпеки польотів і переміщення на іншу роботу з урахуванням професії на термін до одного року; звільнення від займаної посади, пов'язаної з льотною роботою, з управлінням повітряним рухом чи з іншою роботою з забезпечення безпеки польотів, з вилученням чи без вилучення відповідного свідоцтва, з наданням роботи з урахуванням професії; звільнення.

Статутом про дисципліну працівників цивільної авіації було визначено спеціальне коло осіб,

які мають право накладати дисциплінарне стягнення. Наприклад, таке дисциплінарне стягнення, як усне зауваження, мав право застосовувати кожен керівник (у межах наданих йому дисциплінарних прав тільки на тих працівників, що були в нього в підпорядкуванні), а такі дисциплінарні стягнення, як зауваження, догана, суворі догани – тільки керівники, яким було надано право видання наказів (командири льотних загонів, керівники льотних підрозділів науково-дослідних інститутів, начальники цехів і ін.). Щодо всіх видів дисциплінарних стягнень, то їх могли застосовувати як керівники, котрі мали право прийняти на роботу даного працівника (керівники експлуатаційних підприємств, об'єднань, науково-дослідних інститутів, навчальних закладів і ін.), так і вищестоящі керівники.

Крім того, Статутом про дисципліну працівників цивільної авіації було визначено особливу процедуру накладення та оскарження дисциплінарних стягнень. Так, була встановлена норма про те, що вищестоящий керівник мав право скасувати, пом'якшити чи, навпаки, посилити в межах наданих йому прав дисциплінарне стягнення, накладене керівником нижчого рівня.

З вищенаведеного можна зробити наступні висновки: у юридичній літературі поняття дисципліни праці як правової категорії розглядається в чотирьох аспектах: як один з основних принципів трудового права; як елемент трудового правовідношення; як інститут трудового права; як фактична поведінка, тобто рівень дотримання усіма працюючими на виробництві дисципліни праці.

Як інститут трудового права трудову дисципліну потрібно розуміти як сукупність правових норм, котрі регулюють внутрішній трудовий розпорядок, встановлюють трудові обов'язки працівників і власника або уповноваженого ним органу, визначають заходи заохочення за успіхи у праці. Що ж стосується відповідальності за винне невиконання трудових обов'язків, то норми, котрі передбачають дисциплінарну відповідальність працівника, утворюють окремий правовий інститут у трудовому праві.

Організаційні методи управління дисципліною праці в Україні в сучасний період все більше характеризуються науковим підходом до організації виробництва загалом. Сучасний правовий інститут дисципліни праці за змістом складається з правової регламентації прав та обов'язків учасників трудового процесу, стимулювання сумлінної праці.

Порядок поведінки, взаємодії між працівниками на конкретному підприємстві, в установі, організації в процесі здійснення трудової діяльності називається внутрішнім трудовим розпорядком.

Всі нормативно-правові акти, що регулюють внутрішній трудовий розпорядок, поділяються на дві групи: норми загального значення (КЗпП України, Типові правила внутрішнього трудового розпорядку та ін.); норми спеціального призначення, які враховують специфіку окремих галузей господарства, а також особливості праці певних категорій працівників (галузеві правила внутрішнього трудового розпорядку; статuti про дисципліну; положення про дисципліну окремих категорій працівників та ін.).

З огляду на викладене та з урахуванням стану безпеки польотів і того, що сьогодні на людський фактор припадає майже 80 % авіаційних подій, що часто є наслідком поверхового та несумлінного ставлення осіб авіаційного персоналу до виконання своїх службових обов'язків, порушення ними дисципліни праці, можна стверджувати, що нині постала необхідність удосконалення діючого законодавства України щодо дисципліни праці в цивільній авіації через розробку та прийняття в установленому порядку Статуту про дисципліну авіаційного персоналу цивільної авіації України.

Діяльність у цивільній авіації висуває підвищені вимоги щодо організованості, злагоженості, чіткості й оперативності всіх служб підприємств, організацій і установ цивільної авіації, а також щодо сумлінного, точного і своєчасного виконання працівниками своїх службових обов'язків, наказів і розпоряджень керівників та виконання правил і норм, установлених законодавством. З метою підвищення відповідальності певних категорій працівників цивільної авіації, попередження значних негативних наслідків, настання яких пов'язано з невиконанням або виконанням неналежним чином цими працівниками своїх посадових обов'язків, потрібно запровадити спеціальні норми, викладені у статутах про дисципліну працівників цивільної авіації.

Стійкість дисципліни залежить від рівня правового виховання. В правовій практиці діє принцип: незнання закону не звільняє правопорушника від відповідальності; вчинивши правопорушення, не можна посилаючись на своє виправдання на незнання закону. Таким чином, основна вимога будь-якого виду дисципліни - це найсуворіше виконання законів та інших, заснованих на законах нормативних та індивідуальних актів.

### Список літератури

1. Рішення Колегії Міністерства транспорту України від 16.05.2003 р. № 14 «Про стан безпеки руху та заходи щодо його поліпшення на підприємствах транспорту! о-дорожнього комплексу» // Internet, <http://www.rada.gov.ua>
2. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради. 2003. – № 40-44. – С. 356.
3. Кодекс законів про працю України. Затверджується Законом N 322-VIII ( 322a-08 ) від 10.12.71 // ВВР, 1971, додаток до № 50, ст. 375.
4. Болотіна Н. Б. Трудове право України: Підручник. – К: Вікар, 2006. – С. 441-447.
5. Советское трудовое законодательство. Подред. А. В.Ярко. – М.: Юрид. лет., 1987. – С. 264.
6. Приказ по гражданском увоздушному флоту от 7 мая 1932г. «Утверждении Устава внутренней службы гражданского воздушного флота» / Гражданская авиация, 1932 г.
7. Перечень утративши силу отдельных. решений правительста СССР по вопросам гражданской авиации, утвержден постановлением Совета Министров СССР от 14 сентября 1989 г. №754 // ВРУ. Управління комп'ютеризованих систем. – Т. 2. Законодавча база. – 2003 р.
8. Хатураи Н. М. Відповідальність дисциплінарна // Юридична енциклопедія: В 6 т. – К.:Українська енциклопедія, 1998. – Т. 1. – С. 432.
9. Адушкин Ю.С. Дисциплинарное производство. – Саратов, 1999. – 128 с.

Науковий керівник – Бородин І. Л.,  
д-р юрид. наук, проф.



УДК 342.511

Слободська І.А.

Національний авіаційний університет, Київ

Понур Ю. С.

КМКДКА, Київ

## ІНСТИТУТ ПРЕЗИДЕНТСТВА В СИСТЕМІ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ

*Стаття присвячена теоретичним аспектам функціонування інституту президентства в системі органів державної влади в Україні та їхньому зв'язку з практичними завданнями політичного життя сучасного українського суспільства. Проведення такого аналізу дозволило зробити висновок, що наділення Президента певним обсягом повноважень перш за все повинне бути збалансоване таким же обсягом.*

За двадцять років в Україні було суттєво змінено законодавство, впроваджено систему політичних новацій, які спричинили постійний та конкурентний поділ влади між державними органами та посадовими особами. Повноваження органів влади змінювалися з огляду на новостворену політичну систему. Народ України відчув безпосередньо на собі функціонування державної влади на основі так званої змішаної республіки, що згодом трансформувалася з президентсько-парламентської до парламентсько-президентської, а станом на сьогодні знову повернулися до президентсько-парламентської. Здійснення таких політичних реформ відволікало увагу суспільства від реальних економічних проблем та створило умови для законодавчо врегульованого розкрадання державної власності з боку національного та компраторського капіталу, інтереси якого почала відстоювати державна машина.

Теоретичним аспектам функціонування інституту президентства в системі органів державної влади та їхньому зв'язку з практичними завданнями сучасного політичного життя суспільства й присвячується дана стаття.

Президент України за Конституцією є главою держави і виступає від її імені. Він є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини і громадянина.

Для того щоб зрозуміти суть терміну «глава держави» розглянемо погляди на даний інститут в різних правових системах та формах державного правління. Конституційно-правовий інститут глави держави в країнах сучасного світу зазвичай складається з норм, що визначають місце і роль глави держави в державному механізмі конкретної окремо взятої національної

держави і його взаємини з іншими органами цієї держави, закріплюють повноваження глави держави, встановлюють порядок усунення глави держави з його посади і припинення його повноважень, передбачають юридичну відповідальність глави держави за державну зраду і порушення конституції. Передбачені конституцією, вони, як правило, конкретизуються чинним законодавством.

У багатьох сучасних державах глава держави є або главою виконавчої влади, або її невід'ємним елементом. Так, наприклад, згідно з Конституцією США 1787 р. (розділ 1 ст. II) «виконавча влада здійснюється президентом Сполучених Штатів Америки», Конституція Греції 1975 р. (ст. 26, п.2) проголошує суб'єктами виконавчої влади президента і уряд [1; 2, 167-172]. Таким чином, глава держави розглядається як елемент виконавчої влади.

Інакше інститут глави держави розглядався в контексті соціалістичних держав. Оскільки не визнавався принцип поділу гілок влади, глава держави і уряд розглядалися не в рамках єдиного механізму державної влади (як в більшості інших держав), а поділяли на дві різні групи державних органів. Уряд при цьому вважався найвищим виконавчим і розпорядчим органом державної влади, що очолює систему органів державної влади. «Глава держави» виступав додатковим елементом виконавчої влади.

Проте не можна прирівнювати поняття «глава держави» і «глава виконавчої влади», оскільки в деяких країнах глава держави є невід'ємною частиною парламенту, а, отже, належить і до законодавчої гілки влади. Так, в дослівному значенні британської конституції «парламент – триєдиний орган», що складається не тільки з двох палат, але й включає в себе й

монарха. Главою ж виконавчої влади є глава уряду.

У той же час, в ряді країн «глава держави» не входить до складу якої б то не було гілки влади (Німеччина, Італія), або є виключно «символом державності» (Японія), «владним арбітром по відношенню до інших інститутів держави» (Франція), «одноосібним володарем» (Оман, Саудівська Аравія) [1; 2, 167-172].

Конституції багатьох сучасних країн з республіканською формою правління не містять поняття «глава держави». Крім того, в юридичній літературі висловлена точка зору, згідно з якою, в сучасній правовій державі поняття «глава держави» вносить плутанину в оптимальні взаємовідносини між законодавчою і виконавчою гілками влади, невиправдано прославляє роль і значення «глави» (по суті – виконавчої влади), ставлячи його мало не вище за законодавчу гілку влади. Тому багато західних держав, розвиваючись у бік правової держави, відмовилися від поняття «глава держави».

Таким чином постає питання: так чи є необхідність у формуванні єдиного поняття «глава держави», яке б охоплювало все різноманіття форм державного устрою і правління, історичні і політичні традиції чи сучасні умови не дозволяють виробити єдиний підхід до такого визначення?

Відповіді на поставлене питання, мабуть, слід шукати виходячи з реалій політичного життя та функціонування органів державної влади кожної конкретно взятої національної держави. Саме виходячи з реалій сучасного політичного життя українського суспільства та особливостей функціонування органів влади його держави у їхній взаємодії з інститутом президентства, ми зробимо спробу сформулювати уявлення про роль глави української держави та можливості підвищення ефективності його функціонування.

Дослідженню інституту президента нині присвячено велику кількість публікацій широкого кола науковців (В. Авер'янов, Ф. Бурчак, М. Кармазіна, Л. Кривенко, Н. Нижник, В. Погорілко, С. Сergyгіна, Ю. Тодика, М. Томенко, В. Шаповал, В. Яворський), які суттєво різняться своїми підходами. Однак до сьогодні не знайшли свого однозначного вирішення дискусії, зокрема щодо обсягу президентських повноважень та порядку і механізмів їх здійснення. Спостерігається помітне відставання теоретичного пошуку від практики розвитку цього інституту в Україні.

Адже, наприклад, політична чутливість теми зумовлює більшу увагу науковців до формальної сторони інституту, натомість межі вільного розсуду президента, як, утім, і багатьох інших органів держави, окреслюються не стільки юридичними нормами, скільки політичними чинниками. Тому залишаються актуальними критичний аналіз чинних норм та практики їх реалізації; окреслення принципів підходів до змісту та форми норм, що визначають конституційно-правовий статус глави Української держави; відстеження взаємозв'язку між окремими нормами з метою забезпечення належної системності конституційного регулювання відповідних правовідносин; прогнозування наслідків застосування окремих пропонуєваних норм.

Інститут глави держави, зокрема Президента України, є порівняно новим явищем у політичному житті України, оскільки був заснований законом лише у 1991 році [3].

На час виконання повноважень Президент України користується правом недоторканності. Звання Президента України зберігається за ним довічно, якщо тільки він не був усунутий з поста в порядку імпічменту.

Як глава держави Президент України забезпечує державну незалежність, національну безпеку і правонаступництво держави. Він звертається з посланнями до народу та зі щорічними й позачерговими посланнями до Верховної Ради України про внутрішнє і зовнішнє становище України [4].

Окрім повноважень глави держави, Президент виконує велике коло функцій, які подібні до функцій парламенту. Загалом він реалізує представницьку, нормотворчу, установчу та контрольну функції.

Значну частину конституційних повноважень Президента України, формально здійснюваних «за поданням», де-факто було перетворено на дискреційні (зокрема, призначення і звільнення голів місцевих державних адміністрацій). Усупереч положенню п. 31 ч. 1 ст. 106 Конституції України, яке передбачало вичерпне визначення повноважень Президента України, ці повноваження було істотно розширено як законами України, так і указами глави держави [5, 20].

Однією з основних функцій Президента є представницька: він представляє державу в міжнародних відносинах, здійснює керівництво зовнішньополітичною діяльністю держави, веде

переговори та укладає міжнародні договори України, приймає рішення про визнання іноземних держав, призначає та звільняє глав дипломатичних представництв України в інших державах та при міжнародних організаціях, приймає вірчі і відкличні грамоти дипломатичних представників іноземних держав.

Реалізуючи нормотворчу функцію, Президент України видає укази і розпорядження, які є обов'язковими до виконання на території України.

На виконання установчої функції Президент України бере участь у формуванні органів державної влади, насамперед органів виконавчої влади. Так, Президент вносить за пропозицією коаліції депутатських фракцій у Верховній Раді України подання про призначення Прем'єр-міністра України, вносить до Верховної Ради України подання про призначення Міністра оборони України та Міністра закордонних справ України, призначає на посаду та звільняє з посади за згодою Верховної Ради України Генерального прокурора України, призначає на посади та звільняє з посад третину складу Конституційного Суду України тощо [4].

Для реалізації контрольної функції Президент володіє низкою стримувань і противаг щодо інших органів державної влади: у визначених випадках припиняє повноваження Верховної Ради, зупиняє дію актів Кабінету Міністрів України з мотивів невідповідності Конституції з одночасним зверненням до Конституційного Суду України щодо їх конституційності, скасовує акти Ради Міністрів Автономної Республіки Крим, має право вето щодо прийнятих Верховною Радою України законів із наступним поверненням їх на повторний розгляд парламенту.

Відповідно до ч. 1 ст. 6 Конституції України державна влада в Україні здійснюється на засадах її поділу на законодавчу, виконавчу та судову [4]. Стаття 75 Конституції України встановлює положення, за яким єдиним органом законодавчої влади в Україні є парламент, – Верховна Рада України. Кабінет Міністрів України є вищим органом у системі органів виконавчої влади (ч. 1 ст. 113 Конституції України). Як зазначено в ч. 1 ст. 124 Конституції України, правосуддя в Україні здійснюється виключно судами. Делегування функцій суддів, а також привласнення цих функцій іншими органами чи посадовими особами не допускаються. Також ч. 1 ст. 147 Конституції

України чітко вказує, що єдиним органом конституційної юрисдикції є Конституційний Суд України. Враховуючи те, що норми Конституції України мають пряму дію (ч. 3 ст. 8), можна впевнено стверджувати, що владою в нашій країні є виключно Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України та йому підвідомчі органи, а також система судів загальної юрисдикції та Конституційний Суд України [4].

Це означає, що відповідальність за стан розвитку держави та за рівень життя народу в цілому мають нести саме органи державної влади, тобто Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України та суди.

Але, проаналізувавши норми Основного Закону щодо повноважень Президента можемо впевнено говорити про те, що інститут президентства має всі повноваження влади, незважаючи на те, що влада не може відповідно до норм Конституції України розподілятися між іншими органами та посадовими особами, окрім законодавчої, виконавчої та судової гілки державних органів та їхніх посадових осіб. Аргументуючи таке твердження, слід спиратися передусім на ст. 106 Конституції України, яка закріплює за Президентом України численні повноваження.

Стаття 87 Конституції України передбачає також обов'язок для Верховної Ради України за пропозицією Президента збиратися на засідання для того, щоб прийняти резолюцію недовіри Кабінету Міністрів України.

Проте найбільш знаковим є повноваження Гаранта Конституції щодо можливості розпускати Верховну Раду України та відповідно призначати позачергові вибори (ч. 2 ст. 90 Конституції України). Тобто наділений законодавчою владою орган, якому підконтрольна виконавча гілка влади, що обирається безпосередньо народом, і повинен забезпечувати злагоджене функціонування державної влади, може розпустити Президент, який немає ніякої влади та ні за що не несе відповідальності. В 2007 році Президент розпустив діючу та щойно вибрану народом Верховну Раду України.

Відповідно до положень п. 9 ч. 1 ст. 106 Конституції України Президент України «призначає за згодою Верховної Ради України Прем'єр-міністра України; припиняє повноваження Прем'єр-міністра України та приймає рішення про його відставку».

Відповідно до положень ч. 3 ст. 8 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» «Президент України подає до Верховної Ради України письмове подання про надання згоди на призначення на посаду Прем'єр-міністра України...» [6]. Тобто такі повноваження є першим свідченням того, що Президент повинен фактично нести відповідальність за діяльність уряду. Але як ми вже знаємо, цей орган не несе ніякої відповідальності, тому що він, начебто, не має влади. Такі особливості реалізації принципу розподілу влади в Україні.

Поряд з можливістю розпускати Парламент, український Президент наділений повноваженням ініціювати також питання про розпуск Кабінету Міністрів України (ст. 87 Конституції України). Таке питання вважається політичним, а це означає, що Президент може бути винуватцем звільнення з посад вдалого складу Кабінету Міністрів України. Знову ж таки, ніякої відповідальності за такі дії Президент нести не буде.

Саме тому було б доцільно або ліквідувати законодавчо врегульоване право втручання Президента України в діяльність Кабінету Міністрів України або встановити відповідальність Президента за наслідки таких дій. Виконавчий орган повинен працювати в злагоджених взаємовідносинах, а не бути під постійним тиском органів, які на відміну від нього ні за що не відповідають та не мають влади.

В сучасних умовах, коли Президент і парламентська більшість (коаліція) прибічники однієї політичної сили, можливо, ми не будемо спостерігати явних протистоянь, але ми повинні розуміти, що така ситуація в державі трапляється вкрай рідко, тому окреслення перспектив розвитку інституту президентства в Україні, на нашу думку, має ґрунтуватися на таких засадничих положеннях:

- Наділення Президента певним обсягом повноважень перш за все повинне бути збалансоване таким же обсягом відповідальності.

- Інститут Президента в Україні не повинен порушувати баланс владних відносин, змагаючись з парламентом за вплив на систему виконавчої влади.

- Президент має діяти чітко за законом, а закон має бути таким, щоб у глави держави не було свободи вибору, коли вибір залежить чи то від суб'єктивних факторів, чи то від домовленостей, які ніяк не стосуються інтересів держави.

- Глава держави має відійти від керівництва економікою й соціальною сферою, зосередившись на забезпеченні належного функціонування державного механізму. Він має стояти між гілками влади та забезпечувати єдність державної влади і злагоджене функціонування її гілок.

І головне, коригування Основного Закону України має бути дуже зваженим і обмеженим, а головне – системним процесом. І закон треба не тільки змінювати, але й виконувати. Це, мабуть, найголовніша проблема українських керманичів.

### Список літератури

1. *Конституции зарубежных государств: учебное пособие* [Електронний ресурс] / сост. проф. В.В. Маклаков – 2-е изд., исправ. и доп. – М.: Издательство БЕК. 1999. – 584 с. – Режим доступа до посіб.: [http://www.pravo.vuzlib.net/book\\_z174\\_page\\_1.html](http://www.pravo.vuzlib.net/book_z174_page_1.html)
2. *Конституционное право зарубежных стран: учебно-метод. компл.* [под ред. Малько А.В.]. – М.: Норма, 2004. – 320 с.
3. *Офіційне інтернет-представництво Президента України.* – Режим доступу до інформ.: [http://www.president.gov.ua/content/president\\_history.html](http://www.president.gov.ua/content/president_history.html).
4. *Конституція України: закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР.* – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр/page>. Конституція України.
5. *Інститут президента в Україні: стан та перспективи розвитку* / Мельниченко В., Плахотнюк Н. // *Право України.* – 2009. – № 12. – С. 18-30.
6. *Закон України «Про Кабінет Міністрів України»* від 07.10.2010 № 2591-VI. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2591-17>. Закон України Про Кабінет Міністрів України.

УДК 061.1 ЄС: 341.229

Утко-Масляник Ю. М.

Львівський національний університет ім. І. Франка, Львів

## ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТАНОВЛЕННЯ СПІВРОБІТНИЦТВА ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В КОСМІЧНІЙ СФЕРІ

*Стаття присвячена питанням правового аналізу становлення та розвитку європейського космічного співробітництва у державах-членах ЄС. Проведення такого аналізу дозволило дослідити роль та місце ЄС в цьому процесі.*

В юридичній літературі тема становлення міждержавного космічного співробітництва не нова. Проте питання становлення космічного співробітництва між європейськими державами зокрема й донині залишаються малодослідженими. Досліджуючи зазначену проблематику, автор проаналізував праці таких учених, як Г.П. Жукова, Е.П. Каменеца, В.С. Верещетин, В.В. Копійка, Т.І. Шинкаренко, Н.Р. Малышева, Ю.С. Шемшученко та інших. Проведений аналіз засвідчив, що ступінь висвітлення даної проблематики в науковій літературі вкрай незначний. Тому проведення історико-правового аналізу становлення європейського космічного співробітництва та визначення місця Європейського Союзу в цьому процесі становить як теоретичний так і практичний інтерес. Це важливо і для України як сучасної європейської держави та повноправного учасника європейського космічного співробітництва.

Однак, в цей час Європа пройшла через дві світові війни, тому коли було створене Європейське Співтовариство, першочерговим для європейців стало завдання пошуку шляхів відновлення економіки й формування безпеки на континенті, що змусило відкласти космічні питання на задній план [1]. Ні у Паризькому договорі, ні у Римських договорах, ні у Маастрихтському договорі про заснування Європейського Союзу, ні у наступних (крім Лісабонського договору) не було прямої згадки про необхідність здійснення космічної діяльності і проведення спільної космічної політики. Від початку створення і до 2009 року (набуття чинності Лісабонського договору), Європейський Союз не мав жодної компетенції у космічній сфері [2]. Проводились лише окремі заходи, існували окремі норми, що регулювали такі питання.

Таким чином, на першому етапі (1957-1975) становлення, який ми умовно позначили такими історичними рамками, європейське космічне співробітництво розглядалось окремо від проце-

сів європейської інтеграції. Тема космічного співробітництва появилась на порядку денному Європейської інтеграції досить пізно. Космічна політика традиційно рахувалась однією із головних функцій національної держави. Тому вести мову про співробітництво держав-членів Європейського Союзу (ЄС) в даній сфері стало можливим лише на основі міждержавного співробітництва. Вагоме місце в цьому процесі посіло Європейське космічне агентство, членами якого є 18 європейських держав, 16 з яких держави-члени ЄС. Процес його створення тривав аж 15 років. Підготовча робота тривала з 1960 по 1975 роки. В результаті злиття Європейської організації з космічних досліджень та Європейської організації з ракетноносіїв утворилася єдина європейська космічна організація. Відповідно до Конвенції про його заснування, дане Агентство створюється як закрыта організація західноєвропейських країн, членами якої можуть бути лише європейські держави, так як головною ціллю цієї організації є забезпечення та зміцнення європейського космічного співробітництва (стаття XXII). Крім того, до головних завдань цієї міжурядової організації входить вироблення Європейської космічної політики та програми. Тим не менше в Конвенції про заснування ЄКА не визначено основних понять «європейська космічна політика», «європейська космічна програма», які, відповідно до конвенції, є метою співробітництва європейських держав.

Паралельно із створенням ЄКА, в Європейському Співтоваристві було прийнято ряд рішень його наднаціональними інституціями, які визначали космічну політику Європейського Співтовариства, ще до заснування Європейського Союзу. Так, в резолюції Європейського Парламенту «Про участь Співтовариства в космічних дослідженнях» від 25 квітня 1979 були визначені пріоритетні напрямки космічної діяльності для Співтовариства, зокрема, в сферах телекомунікацій, навігації, спостереженні за Землею, метео-

рології тощо. В наступній резолюції ЄП від 17 червня 1987 «Про європейську космічну політику»[3] вже міститься намір про необхідність вироблення узгодженої європейської космічної політики для Європейського Співтовариства. На основі цієї резолюції ЄП визначає ряд першочергових дій в напрямку її створення та основні її принципи. В першу чергу ЄП було визначено необхідність у складанні плану координації космічної діяльності в таких сферах як телекомунікація та дистанційне зондування Землі; аналіз масштабу та потенціалу космічної сфери, а також визначити перелік космічних програм як ЄКА, так і кожним з її членів, включаючи асоційованих. Останнє дає підстави стверджувати про намір Європейського Співтовариства встановити контакти з Європейським космічним агентством. Однак ці рішення не стали переконливим «інструментом» для включення положень про космічну діяльність та космічну політику зокрема в новий договір про заснування ЄС. Це свідчить про те, що на цьому етапі держави-члени ще не були готові надати повноваження своїм наднаціональним інституціям. Договір про заснування ЄС не містив конкретних положень щодо космічної діяльності, а також не визначав компетенцію Європейського Союзу в даній сфері. Тим не менше, в цьому договорі вводилося поняття транс'європейських мереж, яке зобов'язувало ЄС мати енергетичні, телекомунікаційні та транспортні мережі з метою покращення однорідності. Розділ XV статті 154 ДЗЄС передбачав створення зон без внутрішніх кордонів, які отримали назву транс'європейських мереж. Такі зони створюються у сферах транспорту, телекомунікацій та інфраструктури енергетичного комплексу. Як зазначає Кузнецова С.В. космічну сферу також можна віднести до такої мережі (наприклад створення супутникової навігації) [4]. Так в 1994 році, в розвиток вищезазначених положень Комісія видала Повідомлення про основні напрямки розвитку транс'європейської транспортної мережі, в якому значна увага приділяється супутниковій навігації (COM (94)0106). Таким чином, можна стверджувати, що правове регулювання космічної діяльності Європейським Союзом отримало легальну базу на підставі Розділу XV статті 154 ДЗЄС.

Незважаючи на відсутність відповідних положень в первинному законодавстві, тобто в установчих договорах Європейських Співтовариств, інституції Європейського Співтовариства продовжували приймати ряд правових актів, в

яких містився намір формувати розширену Європейську космічну політику шляхом встановлення відповідних відносин з ЄКА та їх спільного співробітництва в напрямку її формування. Зокрема, в рішенні ЄП від 18 травня 2000 року стосовно робочого документу Комісії «До гармонійного Європейського підходу щодо космічного простору»[4] наголошується, що Співтовариство змогло би надавати додаткову цінність в політичній стабільності Європи шляхом зміцнення своїх зв'язків з ЄКА [5]. Крім того, в даному документі зазначається, що саме Європейському Союзу як організації з наднаціональним характером, інституційним механізмом та з значним масштабом політик, найбільше підходить роль у забезпеченні Європи космічною політикою, навколо якої держави-члени та громадяни зможуть знайти спільного політичного розуміння та бачення.

Наступний етап, на нашу думку, можна пов'язати з активним розвитком прийняття Європейським Співтовариством як в односторонньому порядку так і спільно з ЄКА ряду правових рішень направлених на формування розширеної Європейської космічної політики. Першим спільним кроком цих двох організацій стало прийняття Європейською Комісією спільно з виконавчим органом ЄКА комплексного документу стосовно вироблення європейської космічної стратегії. Було засновано спільну робочу групу, основними завданнями якої стали підтримка подальшого розвитку Європейської космічної Стратегії, вироблення пропозицій по її запровадженню та підготовка звітів радам ЄС та ЄКА про досягнуті результати, а також пропозицій щодо створення постійної спільної структури ЄКА і ЄС. Незважаючи на те, що в цьому документі не визначено терміну Європейська космічна політика, тим не менше визначено її складові. Так, в цьому документі зазначено, що Європейська космічна політика має включати такі складові: Європейську космічну стратегію, Європейську космічну програму (ЄКА і національні програми), процес реалізації і відповідний бюджет. У звіті спільної робочої групи Європейської Комісії та Європейського космічного агентства вперше подається визначення терміну «європейська космічна стратегія». Відповідно до цього документу, космічна стратегія являє собою основу для здійснення широкого кола ініціатив в космічній сфері, таких як ГАЛІЛЕО (Європейська Глобальна система супутникової навігації) та Глобальний моніторинг навколишнього середо-

вища та безпеки (GMES) [4]. Дані проекти забезпечать не лише реалізацію політичних цілей Європейського Союзу, а й усієї Європи [6].

У наступному документі, а саме Білій книзі прийнятої Європейською комісією 11 листопада 2003 року під назвою «Космос: новий кордон для розширення Європейського Союзу» детально описано план заходів по реалізації Європейської космічної політики [7]. Цей документ можна оцінити як спробу підготувати основу для передачі державами-членами космічної політики із своєї компетенції в спільну компетенцію ЄС. В даному документі Європейську космічну політику визначено як надійну основу для використання переваг космічних технологій в Європі, з цією метою, ЄС спробує розробити європейську космічну політику, яка обумовлена відповідним попитом і направлена на підтримку реалізації інших політичних цілей ЄС.

Такими цілями є: прискорений економічний ріст, створення нових робочих місць, підвищення конкурентоспроможності в промисловій сфері, сталий розвиток, безпека та оборона тощо. Відповідно до даного документу, Європейська космічна програма має стати механізмом визначення пріоритетів, цілей прав та обов'язків суб'єктів, задіяних у формуванні європейської космічної політики, а також формування щорічних бюджетів європейської космічної політики. Крім того, в даному документі наголошено, що ЄКА, ЄС, держави – члени ЄКА та їх національні космічні агентства, дослідницькі центри, промислові кола повинні бути задіяні в набутті Європою статусу ключового суб'єкта в космічній сфері. Даний документ закликає до партнерства між цими структурами з метою мобілізації ресурсів для досягнення нових цілей. Правовою основою визначення взаємовідносин ЄС-ЄКА стала Рамкова угода про співпрацю, яка набула чинності в травні 2004 року [8]. Ця угода запроваджує спільний інституційний механізм для співробітництва: Космічну Раду, Спільний Секретаріат та Висококваліфіковану групу з космічної політики. Діяльність Космічної Ради здійснюється шляхом проведення регулярних та спеціальних засідань Рад ЄС та ЄКА на міністерському рівні. Даний орган забезпечує необхідний стимул в розвитку Європейської космічної політики та забезпечує спільну політичну направленість цієї політики [9]. Незважаючи на те, що рішення, які затверджуються Космічною Радою не носять загальнообов'язкового характеру, однак

вони мають велике політичне значення та формують спільну європейську позицію.

Так, одним із важливих рішень, прийнятих цим спільним органом стало схвалення одноголосно на 4 засіданні Космічної Ради урядами 29 європейських держав документу про Європейську космічну політику. Даний документ вперше створює загальну політичну основу для космічної діяльності в Європі, описує основні концепції та стратегії для здійснення співробітництва в космічній сфері. Відповідно, до цього документу, пріоритетами цієї політики стане подальший розвиток таких програм як: ГАЛІЛЕО (Європейська Глобальна система супутникової навігації) та GMES (Глобальний моніторинг в інтересах збереження безпеки), крім того, регламентуються такі питання як безпека та оборона, доступ до використання космічного простору. Однак, набуття чинності Лісабонського договору відкрило перспективу для прийняття рішень ЄС вже на загальнообов'язковому рівні. Даний договір врахував довготривалий процес співробітництва ЄС, ЄКА та його держав-членів в напрямку створення розширеної Європейської космічної політики [10]. Крім запровадження спільної компетенції в даній сфері, що означає можливість приймати юридично-обов'язкові акти в цій сфері і Європейським Союзом, і його державами-членами (ст. 4 п. 3), однак, у цій сфері ЄС може діяти у такий спосіб, щоб не порушити компетенцію держав-членів. Разом з тим, в силу того, що Лісабонський договір тільки набув чинності, поки що важко дати точні тлумачення цим застереженням, оскільки це буде в значній мірі залежати від практики, яка буде складатися. На нашу думку, такі застереження щодо компетенції ЄС в космічній сфері, свідчать про так зване «страхування» держав від передачі свого суверенітету повністю на наднаціональний рівень. Оскільки, спільна компетенція передбачає прийняття державами рішень лише з неврегульованих актами ЄС питань, або з тих, де ЄС обмежив свої повноваження. Що стосується вироблення Європейської космічної політики, то в статті 189 Лісабонського договору передбачається надання повноважень у складанні Європейської космічної політики та прийнятті Європейської космічної програми, при цьому даний договір не дає визначення цим термінам, лише зазначається, що Європейська космічна політика сприятиме науково-технічному прогресу, промисловій конкурентоспроможності та реалізації інших політик Союзу. З цією метою, ЄС може сприяти проведенню

спільних ініціатив. На сьогодні такими ініціативами виступають спільні проекти «ГАЛІЛЕО» та «GMES», які забезпечать реалізацію політичних цілей не лише ЄС, а й усієї Європи.

Таким чином, проведений аналіз дає нам можливість зробити наступні висновки:

Перше, європейське космічне співробітництво на початку розглядалось окремо від процесів європейської інтеграції і здійснювалося в рамках інших міжнародних, передусім, європейських космічних організацій.

Друге, розвиток європейського космічного співробітництва привів до створення Європейського космічного агентства – єдиної міждержавної європейської організації власне космічного характеру, в рамках діяльності якої лише європейські держави, у тому числі держави-члени ЄС, могли співпрацювати у сфері космічного регулювання.

Третє, створення ЄКА та його намір формувати розширену Європейську космічну політику спричинив активний розвиток прийняття вторинного законодавства в рамках Європейського Співтовариства. Інституціями Європейського Співтовариства були прийняті ряд правових актів, направлених на формування та вироблення такої політики. Дані акти містили визначення, значення такої політики для Європи, її переваги, а також план заходів для її формування. І хоча, вони не мали юридично-обов'язкової сили для держав-членів, однак, як засвідчила історія, стали «орієнтиром» для передачі державами-членами космічної політики із своєї компетенції в спільну компетенцію ЄС (набуття чинності Лісабонського договору), а також можуть бути взяті за основу для прийняття вже обов'язкових рішень для держав-членів в цій сфері.

Четверте, розвиток відносин Європейського Союзу та Європейського космічного агентства привів до зближення космічних політик цих організацій як на інституційному рівні (від створення спільних органів до наміру їх повного злиття в структуру ЄС), так і на рівні вироблення та реалізації космічних проектів та програм («ГАЛІЛЕО», «GMES»). Одним із важливих рі-

шень, прийнятим вже спільним органом ЄС та ЄКА стало схвалення одноголосно на 4 засіданні Космічної Ради урядами 29 європейських держав документу про Європейську космічну політику. Дана рекомендація представляє спільне бачення у виробленні та проведенні спільної Європейської космічної політики. Одноголосне її схвалення урядами 29 європейських держав засвідчує прагнення європейських держав формувати її не лише на національному рівні.

П'яте, вищезазначені результати досягнень врахував сьогодні чинний Лісабонський договір, який суттєво збільшив роль ЄС в космічній сфері та надав повноваження йому у складанні Європейської космічної політики та прийнятті Європейської космічної програми. Однак, незважаючи на те, що Лісабонський договір закріпив за ЄС статус основної структури у виробленні європейської космічної політики, говорити про наднаціональний статус цієї політики ще рано. Все буде залежати від практики, яка буде складатися, тому поки що дана політика є слабо наднаціональною.

#### Список літератури

1. *Копійка В.В., Шинкаренко Т.І.* Європейський Союз: заснування і етапи становлення. – К.: «Ін Юре», 2001. – С. 51-55.
2. *Stephan Hobe, Bernhard Schmidt.* Tedd and Kai-Uwe Schrogl (eds.), *Legal Aspects of the Future Institutional Relationship between the European Union and the European Space Agency*, Cologne, Institute of Air and Space Law 2003. – P. 17-33.
3. OJ C190, 20.07.1987, p. 78.
4. *Космическое законодательство стран мира: Тематическое собрание* (на русском и английском языках). – Т. 2. / Отв. ред. Н.Р. Малышева, Ю.С. Шемшученко. – К.: Атика-Н, 2002. – С. 212-213; 235-257.
5. COM (88) 417 final, 26 July 1988.
6. COM(2005) 208 final, 23 may 2005, p. 9-11.
7. COM(2003) 673, 11 November 2003, p. 10-17.
8. OJ L 261, 6.08.2004, p. 61-68.
9. COM(2001)718 final
10. *Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community* // Official Journal. Series C. – 2007. – Vol. 50. – № 306. – P. 1-271.

Науковий керівник – Микієвич М.М.  
д-р юрид. наук, проф.



УДК 343.2/7:347.82(045)

Чайка Я. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## УГОН І ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЯК АКТИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ АВІАЦІЇ ТА КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕЧНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

*Стаття присвячена проблемам безпечного функціонування повітряного транспорту, зокрема таким актам незаконного втручання як угон і захоплення повітряного судна. Проведений детальний порівняльний аналіз кримінальної відповідальності за цей злочин за законодавством України і Російської Федерації. Розглянуті питання щодо можливості законодавчого визначення поняття «повітряне піратство» і кримінальної відповідальності за цей злочин.*

Забезпечення безпечного функціонування повітряного транспорту є одним із важливих завдань авіації. З соціальної точки зору безпека польотів зачіпає перш за все право на безпеку людини.

Безпека польотів – це комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність здійснювати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Найбільш поширеним у законодавстві є визначення авіаційної безпеки, під якою розуміється комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її дії [1].

Особливу загрозу безпеці польотів становлять такі акти незаконного втручання як угон або захоплення повітряного судна, що зумовлено тим, що порушення встановленого порядку користування повітряним простором, містить у собі потенційно високу загрозу життю і здоров'ю пасажирів, членів екіпажів та інших осіб і може призвести до аварій і катастроф.

Актуальність теми дослідження зумовлена як більш частими спробами уgonу або захоплення повітряних суден в різних країнах світу, особливо на території Російської Федерації, так і дещо різним підходом законодавців до оцінки ступеню суспільної небезпеки даного злочину.

Угон і захоплення повітряних суден є протиправними діями згідно із законодавством всіх країн і ці дії потрапляють у сферу дії кримінального закону. Зауважимо, що в законодавстві більшості країн світу є спеціальні статті, які передбачають кримінальну відповідальність за спробу захоплення чи уgonу повітряного судна. Міри покарання за ці злочини були посилені відповідно до резолюцій ООН, в яких вказувалося, що міжнародна цивільна авіація є важливою ланкою у справі розвитку і підтримки дружніх

відносин між державами, а її безпечне і нормальне функціонування відповідає інтересам всіх народів.

Слід зазначити, що в різних країнах світу за угон або захоплення повітряного судна передбачається покарання у вигляді позбавлення волі строком від 3-5 до 10-20 років (у випадках наявності обтяжуючих обставин). За ті самі дії, що стали причиною смерті потерпілого – довічне позбавлення волі або смертна кара.

Для більш детального вивчення відповідності національного законодавства щодо кримінальної відповідальності за дані злочини законодавству інших країн проаналізуємо стан чинного законодавства з питань кримінальної відповідальності за злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту в Україні за допомогою порівняння його із законодавством Російської Федерації на прикладі статей 278 Кримінального кодексу України (далі – ККУ) «Угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» і 211 Кримінального кодексу Російської Федерації (далі – КК РФ), «Угон судна повітряного, морського чи річкового судна, залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна російський законодавець визнав суспільні відносини у сфері забезпечення громадської безпеки, на відміну від українського, який визнав родовим об'єктом даного злочину суспільні відносини в сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Але

суспільна небезпека даного злочину полягає, перш за все, в тому, що неконтрольоване переміщення (рух) вказаних видів транспорту створює загрозу громадській безпеці, настання тяжких наслідків, пов'язаних з аваріями, катастрофами і людськими жертвами. Тому позиція російського законодавця, на нашу думку, здається більш обґрунтованою.

Саме такий підхід зумовив те, що в українському законодавстві норма, яка передбачає кримінальну відповідальність за угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна розміщена у розділі XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» ККУ [2]. В російському законодавстві не зважаючи на те, що в КК РФ є спеціальна глава 27 «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту», склад угону повітряного або водного транспорту або залізничного рухомого складу сформульований у ст. 211 КК РФ, яка розміщена у главі 24 «Злочини проти громадської безпеки»[3].

Предметом злочинного посягання є залізничний рухомий склад, повітряні і водні судна.

Об'єктивна сторона злочину згідно з ст. 278 ККУ характеризується таким діянням як угон або захоплення предметів злочинного посягання. Стаття 211 КК РФ передбачає кримінальну відповідальність за угон або захоплення, але тільки з метою угону, а при відсутності такої мети захоплення не відповідає складу даного злочину, і в залежності від певних обставин кваліфікується за іншими статтями КК РФ (наприклад, ст. 126 «Похищение человека» або ст. 127 «Незаконное лишение свободы»). Таким чином, в українському законодавстві об'єктивна сторона включає ширше коло діянь, що охоплюється складом даного злочину.

Основний склад злочинів, передбачених статтями 278 ККУ і 211 КК РФ є формальним, а особливо кваліфікований склад даних злочинів є матеріальним.

Санкція ч. 1 ст. 278 ККУ передбачає більш м'яке покарання за даний злочин – позбавлення волі на строк від 3 до 6 років, ніж санкція ч. 1 ст. 211 КК РФ (4-8 років).

Таким чином, на перший погляд складається враження, що російський законодавець розглядає даний склад злочину як більш небезпечний для суспільства, ніж він є, на думку, українського законодавця.

Однак, при більш детальному вивченні законодавства обох країн, видно, що згідно з ст. 22

ККУ кримінальна відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна настає з 14-річного віку [2, ч. 2 ст. 22]. Російський законодавець не включив даний злочин до переліку злочинів, за які настає кримінальна відповідальність з 14-річного віку (ст. 20 КК РФ), тому суб'єктом злочину, що кваліфікується за ст. 211 КК РФ може бути особа, що досягла 16-річного віку. Виходячи з вищевикладеного, незрозумілою є позиція російського законодавця, відповідно до якої ст. 211 КК РФ розміщена у главі 24 «Злочини проти громадської безпеки», зважаючи на суспільну небезпеку даного роду діянь, і одночасно не включена у перелік злочинів, за які передбачена кримінальна відповідальність з 14-річного віку.

Цікавим є підхід українських і російських законодавців до того, які ознаки є кваліфікуючими для угону або захоплення вищеназваних транспортних засобів. Якщо український законодавець вважає такими діяння, поєднане з насильством, яке не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, то російський законодавець такими вважає насильство, яке є небезпечним для життя і здоров'я або погрозу застосування такого насильства. Відповідно санкція ч. 2 ст. 278 ККУ передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 5 до 8 років, ч. 2 ст. 211 КК РФ – від 7 до 12 років. Водночас український законодавець виділяє дії поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого як особливо кваліфікований склад злочину, що кваліфікуються за ч. 3 ст. 278 ККУ, санкція якої передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 8 до 15 років.

Таким чином, українське законодавство надає більшу увагу захисту життя і здоров'я потерпілого.

Із суб'єктивної сторони злочину, передбачені ст. 278 ККУ і ст. 211 КК РФ характеризуються прямим умислом. Особливо кваліфікованим складам даних злочинів притаманна подвійна форма вини – умисел щодо діяння і необережність щодо наслідків. Стаття 211 КК РФ передбачає спеціальну мету щодо захоплення предмета злочинного посягання – захоплення з метою угону. Стаття 278 ККУ не містить вказівок на мету в даному складі злочину, вона може бути будь-якою і на кваліфікацію не впливає.

Виходячи з вищевикладеного, можна прослідкувати дещо різний підхід українського і російського законодавця до встановлення

кримінальної відповідальності за угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна і покарання за цей злочин, що зумовлено різною оцінкою ступеню суспільної небезпеки даного злочину.

У випадках, коли захоплення повітряного судна відбувається за межами держави його реєстрації застосовуються норми міжнародного повітряного права, які викладені у Токійській, Гаазькій і Монреальській конвенціях. У міжнародному повітряному праві часто застосовується поняття «повітряне піратство». Даний термін не є юридичним поняттям, оскільки він не закріплений у міжнародних правових джерелах. За своєю об'єктивною стороною він складається з угону або захоплення повітряного судна або інших актів незаконного втручання в діяльність авіації. В українському законодавстві також відсутній термін «повітряне піратство». Щодо угону і захоплення повітряного судна, то, як вказувалося вище, кримінальним законодавством України передбачена відповідальність за вчинення даного злочину за статтею 278 ККУ. Стосовно інших актів незаконного втручання, то, на нашу думку, до них можна віднести, наприклад, примушення екіпажу повітряного судна до здійснення певних дій під загрозою його знищення. При цьому захоплення або угон повітряного судна може не відбуватися, а погрози передаються екіпажу з іншого повітряного судна, із землі або морського судна.

Боротьба з піратством регулюється Женевською конвенцією про відкрите море 1958 р. і Міжнародною морською конвенцією 1982 р. (далі – Конвенції). Відповідно до Конвенцій, піратством визнається будь-який неправомірний акт насильства, затримання або грабежу, що чиниться з особистими цілями екіпажем чи пасажиром будь-якого приватного судна або літального апарату і направлений у відкритому морі або в іншому місці поза юрисдикцією якої б то не було держави – проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб та майна, що знаходяться на їх борту [4, ст.15].

Однак, дане визначення, на нашу думку, не відображає всіх аспектів, що можуть складати поняття «повітряного піратства» за кількома критеріями: по-перше, мова йде про дії, вчинені у відкритому морі або на території поза юрисдикцією якої б то не було держави, а піратські дії відносно повітряного судна можуть бути вчинені над територією не тільки у зоні відкритого моря або території поза юрисдикцією якої б то не було

держави, а й над територією будь-якої держави; по-друге, в Конвенціях говориться про приватні судна або літальні апарати, однак піратські дії можуть бути вчинені повітряними суднами, що належать до будь-якої форми власності.

В українському кримінальному законодавстві є стаття присвячена піратству – стаття 446 ККУ. Однак її диспозиція сформульована дещо інакше, ніж визначення піратства в Конвенціях. В ній вказується на напад на морське або річкове судно, не згадуючи про літальні апарати. Разом з тим вона не називає суб'єктів піратства та засобів, що можуть бути використані для вчинення даного злочину. Це дає підставу вважати, що можливий напад на корабель не тільки з моря, але і з суші, і з повітря. Аналогічний підхід до визначення піратства і в російського законодавця – ст. 227 КК РФ.

Таким чином, визначення «повітряного піратства» не має ні в міжнародному праві, ні в національному законодавстві. В українському законодавстві є загальне визначення піратства, однак воно не охоплює напади на літальні апарати. Крім того, у диспозиції ч. 1 ст. 446 ККУ «Піратство» чітко сформульовано мету з якою повинні бути здійснені протиправні дії для можливості їх кваліфікації за даною нормою – одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди, натомість ст. 278 ККУ «Угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» не передбачає спеціальної мети вчинення даного злочину, тому її наявність чи відсутність на кваліфікацію не впливають. Щодо кримінальної відповідальності за ці злочини, то для порівняння – санкція ч. 1 ст. 278 ККУ передбачає більш м'яке покарання за угон або захоплення повітряного судна – позбавлення волі на строк від трьох до шести років, ніж санкція ч. 1. ст. 446 ККУ за піратство – від п'яти до дванадцяти років із конфіскацією майна. Крім того, законодавець розглядає даний склад злочину як значно небезпечніший для суспільства, оскільки відносить його до злочинів проти миру, безпеки людства і міжнародного правопорядку. На нашу думку, такий підхід законодавця визначений тим, що злочини із захоплення і угону повітряних суден не характерні для території України. Проаналізувавши судові розгляди кримінальних справ, починаючи з моменту прийняття ККУ в 2001 році, можна побачити, що порушення кримінальних справ за статтею 278 ККУ за угон і захоплення повітряних не було. Однак, загострення проблеми повітряного піратства в

світі дає підстави для більш уважного її вивчення і встановлення визначення цього поняття і кримінальної відповідальності за цей злочин у національному законодавстві.

Найбільш суворе покарання за здійснення даного виду злочину зазначено в законодавстві США. Ще в 1961 році, коли на Кубу угнали літак американської компанії, у «Федеральний авіаційний акт» 1958 року була внесена поправка про «повітряне піратство». Згідно з цим законом повітряне піратство трактується як будь-яке захоплення або здійснення контролю над повітряним судном при польоті з допомогою сили або насилля із злочинними намірами. За вчинення цього злочину передбачається покарання – смертна кара або позбавлення волі строком не менш 20 років. Втручання в роботу екіпажу або обслуговуючого персоналу карається штрафом у 10 тисяч доларів США або позбавленням волі до 20 років, або тим і другим разом, якщо не була застосована смертоносна або небезпечна для життя зброя, а при застосуванні її строк ув'язнення не обмежений – до довічного [5].

Відмежування понять «угону повітряного судна» і «повітряного піратства» є у кримінальному законодавстві Тайваню. Відповідно, за ці злочини застосовуються різні санкції кримінального законодавства. Згідно з тайванськими законами особи, які винні у повітряному піратстві із застосуванням насилля можуть отримати покарання у вигляді довічного ув'язнення або смертної кари. Максимальний строк ув'язнення за угон повітряного судна складає сім років [6].

Враховуючи міжнародний досвід, вивчивши національне законодавство стосовно кримінальної відповідальності за злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту можна зробити наступні висновки:

1. Акти незаконного втручання у діяльність авіації, такі як угон або захоплення повітряного судна порушують встановлений порядок користування повітряним простором, містять в собі потенційно високу загрозу життя і здоров'я членів екіпажів і пасажирів і можуть призвести до аварій і катастроф.

2. Проаналізувавши стан чинного законодавства з питань кримінальної відповідальності за

злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту в Україні за допомогою порівняння його із законодавством Російської Федерації, можна відмітити дещо різний підхід українського і російського законодавця до встановлення кримінальної відповідальності за угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна і покарання за цей злочин, що зумовлено різною оцінкою ступеню суспільної небезпеки даного злочину.

3. Виходячи із визначення піратства у Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. і Міжнародній морській конвенції 1982 р., доцільно дати визначення «повітряного піратства» у кримінальному законодавстві України і визначити кримінальну відповідальність за цей злочин.

4. При розробці визначення поняття «повітряного піратства» і міри кримінальної відповідальності за цей злочин доцільно враховувати міжнародний досвід, зокрема США, і санкції статті 446 ККУ «Піратство».

#### Список літератури

1. Закон України від 20 лютого 2003 року № 545-IV «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»// Відомості Верховної Ради (ВВР). - 2003. - № 17, - С. 140. - (Бібліотека офіційних видань).
2. Кримінальний кодекс України станом на 18 січня 2011р. : Офіційний текст. – К. : Атіка, 2011. – 172 с.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации. Текст с изменениями и дополнениями на 15 февраля 2011года. – М.: Эксмо, 2011. – 180 с.
4. Конвенція про відкрите море від 30 вересня 1962 року. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_180](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_180)
5. Federal Aviation Act of 1958. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/books-online/Aviationlawpt1.pdf>
6. Особенности международного уголовного законодательства по борьбе с незаконным захватом и угонем воздушного судна: (Материалы Всерос. заочн. науч. – практ. конф «Юриспруденция в современной России» 5 марта 2011г. [Електронний ресурс]. // Князева Е.А. – Режим доступу: [http://sibac.info/files/2011\\_03\\_05\\_Urispyrdenciya/Knyazeva\\_E.A.pdf](http://sibac.info/files/2011_03_05_Urispyrdenciya/Knyazeva_E.A.pdf)

Науковий керівник – Єршов Є.К.

УДК 528.4+332.3

Чепелева К. В.

ДВУЗ «Національний гірничий університет», Дніпропетровськ

**КОНСОЛІДАЦІЯ ЗЕМЕЛЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ**

*Стаття присвячена питанню консолідації земельних ділянок сільськогосподарського призначення, способам її здійснення в Україні.*

За той час, що в Україні триває земельна реформа, відбулася демонополізація державної форми власності на землю. Об'єктом реформування стали майже 12 тисяч господарств, і 6,77 мільйонів селян набули права на земельну частку (пай). В той же час, суцільний розподіл сільськогосподарських земель серед колишніх працівників колективних сільськогосподарських підприємств став основою для сталого розвитку аграрної сфери та розвитку індивідуальних (сімейних) форм ведення сільського господарства.

Ефективне товарне сільськогосподарське виробництво можливе лише у випадку, якщо суб'єкт господарювання володіє достатньою кількістю земельних ресурсів. Земельна ділянка, що виділена в натурі (на місцевості) як земельна частка (пай) в середньому по Україні має площу 4,2 га, попри те, що оптимальна для Полісся площа сільськогосподарського землеволодіння (землекористування) складає близько 1,5 тис. га, для Лісостепу – 1,750 тис. га, для степових зон (Степ, Степ посушливий, Сухий степ) – 2,1 тис. га, для Карпатської гірської області – 900 га, для Кримської гірської області – 1100 гектарів [1].

Наслідком парцеляції сільськогосподарського землеволодіння є неспроможність власників окупити витрати, що несе за собою застосування сучасних агротехнологій, придбання засобів хімізації, новітньої сільськогосподарської техніки тощо. Власники дрібних земельних ділянок сільськогосподарського призначення, через незначний прибуток від ведення звичайної сільськогосподарської діяльності, позбавлені можливості придбавати сучасні засоби автоматизації сільського господарства, створювати та розвивати сільськогосподарську інфраструктуру, впроваджувати системи управління якістю продукції. Лише укрупнення землекористування до економічно-обґрунтованих розмірів дозволяє зменшити собівартість сільськогосподарської продукції та підвищити конкурентоспроможність товаровиробників.

Роздрібненість земель значно перешкоджає залученню інвестицій у сільське господарства,

оскільки поля, що належали колишнім колективним сільськогосподарським підприємствам тепер розділені між десятками окремих власників, кожен з яких є незалежним при вирішенні питань стосовно використання належної йому сільськогосподарської землі.

Таким чином, важливою задачею української землевпорядної науки стає удосконалення методів консолідації земель сільськогосподарського призначення — науково та економічно обґрунтоване об'єднання земельних ділянок сільськогосподарського призначення з метою раціонального ведення товарного сільськогосподарського виробництва, які б дозволили створити сталі землекористування в умовах розвинених ринкових відносин.

Окремого нормативно-правового акту, що регулював би здійснення консолідації земель сільськогосподарського призначення в Україні на даний момент, нажаль, не існує. Але у той же час зараз доопрацьовується проект Закону України «Про ринок земель» [6], у якому міститься глава Глава 4. Консолідація земель сільськогосподарського призначення, у якій встановлюється способи консолідації земель сільськогосподарського призначення, визначається процес ініціювання розроблення проекту консолідації земель сільськогосподарського призначення та порядок видачі дозволу на розроблення цього проекту, порядок розроблення та погодження проекту землеустрою щодо консолідації земель сільськогосподарського призначення та порядок затвердження цього проекту, закріплюються права та обов'язки суб'єктів консолідації, встановлюється можливість передачі земель державної та комунальної власності, зайнятих польовими дорогами у приватну власність в процесі консолідації земель сільськогосподарського призначення, регламентується порядок здійснення заходів, передбачених проектом консолідації земель. Так, статтею 1 цього закону визначається поняття консолідації земель сільськогосподарського призначення як комплекс заходів, що полягає в економічно обґрунтованому об'єднанні земельних ділянок всіх

форм власності, що призначені для ведення товарного сільськогосподарського виробництва та особистого селянського господарства, сформовані в процесі виділення в натурі (на місцевості) земельних часток (паїв), та/або зміні їх меж, угідь з метою створення земельних ділянок сільськогосподарського призначення, місце розташування, розміри, конфігурація та склад угідь яких забезпечують стале землекористування.

Згідно зі ст. 24 проекту Закону України "Про ринок земель"[6] консолідація земель сільськогосподарського призначення здійснюється шляхом:

- добровільного обміну земельної ділянки, розташованої у земельному масиві, на іншу земельну ділянку, розташовану у цьому ж або іншому масиві, згідно з вимогами Цивільного кодексу України [3], Закон України «Про порядок виділення в натурі (на місцевості) земельних ділянок власникам земельних часток (паїв)»[5];

- об'єднання суміжних земельних ділянок їх власником за технічною документацією із землеустрою відповідно до закону;

- обміну, зміни меж, впорядкування угідь земельних ділянок за проектом землеустрою щодо консолідації земель сільськогосподарського призначення.

Консолідація земель сільськогосподарського призначення для ведення товарного сільськогосподарського виробництва здійснюється у порядку, встановленому законом.

Розглянемо кожен зі способів консолідації земель послідовно.

#### **Обмін земельними ділянками**

Обмін земельними ділянками може застосовуватися, оскільки в його результаті створюються консолідовані землі, що можуть використовуватися спільно як деякий єдине поле. Така консолідація може мати місце лише у разі наступного об'єднання цих ділянок у одну ділянку, і у такому разі розглядатиметься як юридично окремий факт.

Відповідно до статті 14 Закону України від 05.06.2003 № 899-IV «Про порядок виділення в натурі (на місцевості) земельних ділянок власникам земельних часток (паїв)» [5], у разі якщо власник земельної ділянки, яка знаходиться всередині єдиного масиву, що використовується спільно власниками земельних ділянок чи іншими особами для ведення товарного сільськогосподарського виробництва, виявляє бажання використовувати належну йому земельну ділянку

самостійно, він може обміняти її на іншу земельну ділянку на межі цього або іншого масиву.

Відповідно до статті 131 Земельного кодексу України від 25.10.2001 № 2768-III [2], громадяни та юридичні особи України, а також територіальні громади та держава мають право набувати у власність земельні ділянки, серед іншого, на підставі міни. Обмін земельними ділянками здійснюється за згодою їх власників відповідно до закону та посвідчується нотаріально.

Згідно статті 715 Цивільного кодексу України від 16.01.2003 № 435-IV [3], за договором міни (бартеру) кожна із сторін зобов'язується передати другій стороні у власність один товар в обмін на інший товар. Кожна із сторін договору міни є продавцем того товару, який він передає в обмін, і покупцем товару, який він одержує взамін. Договором може бути встановлена доплата за товар більшої вартості, що обмінюється на товар меншої вартості. Право власності на обмінювані товари переходить до сторін одночасно після виконання зобов'язань щодо передання майна обома сторонами, якщо інше не встановлено договором або законом.

#### **Об'єднання суміжних земельних ділянок, що належать одному власнику**

Збільшення розмірів земельних масивів може здійснюватися шляхом об'єднання суміжних земельних ділянок. Статтею 56 Закону України від 22.05.2003 № 858-IV «Про землеустрій» (відповідно до змін, що внесені Законом України від 05.03.2009 № 1066-VI) [4] визначено спосіб об'єднання земельних ділянок шляхом розроблення технічної документації із землеустрою щодо складання документів, що посвідчують право власності на земельну ділянку, при об'єднанні земельних ділянок.

Замовником подібної документації із землеустрою має бути власник суміжних земельних ділянок, який бажає сформувати цілісний земельний масив, що володіє суміжними земельними ділянками.

Зацікавленість у такому способі консолідації земель буде порівняно низько через те, що власник, набувши у власність суміжні земельні ділянки не зацікавлений у додаткових витратах на розроблення технічної документації із землеустрою щодо складання документів, що посвідчують право власності на земельну ділянку та реєстрацію об'єднання земельних ділянок.

Проблемним питанням, яке потребує вирішення на законодавчому рівні, є об'єднання земельних ділянок сільськогосподарського призначення, що

мають різне цільове призначення (для ведення товарного сільськогосподарського виробництва; для ведення фермерського господарства; для ведення особистого селянського господарства; для ведення підсобного сільського господарства тощо).

#### **Розроблення проектів землеустрою, щодо консолідації земельних ділянок сільськогосподарського призначення**

Процедуру розроблення проектів землеустрою, щодо консолідації земельних ділянок сільськогосподарського призначення закріплено статтями 24-28 проекту Закону України «Про ринок земель» [6].

Замовниками розроблення проекту землеустрою щодо консолідації земельних ділянок сільськогосподарського призначення бути власники земельних ділянок, що консолідується.

Згідно зі статтею проекту 25 Закону України «Про ринок земель»[6] проекти землеустрою щодо консолідації земель сільськогосподарського призначення необхідно розробляти за згодою осіб, яким у сукупності належить право власності на земельні ділянки, які становлять не менше як 75 відсотків земельного масиву та за дозволом відповідних органів місцевого та центрального органу виконавчої влади з питань земельних ресурсів. У проекті землеустрою щодо консолідації земель сільськогосподарського призначення відповідно статті 27 проекту Закону України «Про ринок земель»[6] можуть бути передбачені наступні заходи:

- зміна меж земельних ділянок з метою удосконалення черезсмужжя, ламаності меж, як цих ділянок, так і земельного масиву;
- зміни угідь земельних ділянок сільськогосподарського призначення;
- визначення земельних ділянок, які передбачається обміняти на рівноцінні земельні ділянки, самостійне використання яких окремо від земельного масиву не можливе або суттєво ускладнює використання інших земельних ділянок;

- об'єднання земельних ділянок сільськогосподарського призначення, які перебувають у власності однієї особи;

- формування земельних ділянок під польовими дорогами, які призначені для доступу до окремих земельних ділянок земельного масиву;

- присвоєння кадастрових номерів земельним ділянкам, розташованим у земельному масиві, у разі, коли такі номери не були присвоєні раніше.

#### **Висновки та пропозиції**

Проблему різного цільового призначення земель, що консолідується треба вирішувати одночасно з розробкою проекту землеустрою щодо консолідації земель сільськогосподарського призначення.

Отже, можна зробити висновок, що консолідація земельних ділянок сільськогосподарського призначення необхідна для того, щоб усунути проблеми, пов'язані з роздрібненістю великих земельних масивів, що в свою чергу дасть змогу в майбутньому створити стаке землекористування, усуне проблему черезсмужжя, підвищить ефективність сільськогосподарського виробництва, внаслідок чого знизиться собівартість виробленої продукції.

#### **Список використаної літератури**

1. Економічний довідник аграрника. В.І. Дробот, Г.І. Зуб, М.П. Кононенко та ін./ За ред. Ю.Я. Лузана, П.Т. Саблука. – К.: Преса України, 2003. – 800 с.
2. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV.
4. Закон України «Про землеустрій» від 22.05.2003 № 858-IV .
5. Закон України «Про порядок виділення в натурі (на місцевості) земельних ділянок власникам земельних часток (паїв)» від 05.06.2003 № 899-IV.
6. Проект Закону України «про ринок земель»

УДК 327.82:004(045)

Босюк К. С.

Національний авіаційний університет, Київ

## ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСУ ВЕДЕННЯ ДИПЛОМАТИЧНИХ ПЕРЕГОВОРІВ

*Стаття присвячена аналізу програмних продуктів Inspire та Smartsettle, призначених для ведення дипломатичних переговорів. Автор статті визначив оптимальний програмний продукт для ведення дипломатичних переговорів шляхом порівняльного аналізу альтернатив.*

В сучасній практиці зовнішніх зносин держав набуває актуальності проблема ефективного використання інформаційних систем та технологій, які надають можливість ведення дипломатичних переговорів із застосуванням інноваційних підходів.

Ринок програмних продуктів для підтримки дипломатичних переговорів не є достатньо насиченим: є лише декілька компаній, які конкурують між собою в даній сфері.

Однак, наскільки запропоновані програмні продукти відповідають основним вимогам, які висуваються до дипломатичних переговорів, - питання, що є актуальним та потребує поглибленого дослідження.

Мета наукової статті - визначити оптимальний програмний продукт для ведення дипломатичних переговорів шляхом порівняльного аналізу альтернатив.

Для досягнення поставленої мети, необхідно вирішити наступні завдання: 1.) визначити лідерів ринку програмних продуктів для ведення дипломатичних переговорів; 2.) надати характеристику програмним продуктам для ведення дипломатичних переговорів.

Віртуальна дипломатія є порівняно новим явищем у сфері міжнародних відносин, тому існує потреба у виявленні законів та закономірностей в даній галузі знань, що зумовлює теоретичне значення результатів проведеного дослідження.

Практичне значення наукової статті полягає в тому, що рекомендації щодо підвищення ефективності використання інструментарію віртуальної дипломатії можуть стати в нагоді для МЗС України, а також інших державних структур, які займаються питаннями організації зовнішньополітичної діяльності України.

Можливість використання інформаційних систем для підтримки процесу дипломатичних переговорів вперше була проаналізована вченим-дослідником у сфері сучасної дипломатії Греч О.М. (Університет Мальти). У своїй науковій роботі «Віртуальна дипломатія. Дипломатія цифрової епохи.» Греч О.М. зазначає, що «інформаційні

системи підтримки переговорів можуть стати в нагоді на різних етапах переговорного процесу».

Автор наукової роботи наводить наступні приклади: «є можливими зберігання інформації в структурованій та організованій формі, класифікація питань за їх важливістю, оцінка прийнятих рішень, підведення підсумків переговорного процесу, визначення можливості проведення повторних переговорів, тощо» [1, с. 37].

Прикладами ІС для ведення дипломатичних переговорів, що можуть надавати аналітичну та комунікаційну підтримку дипломатам, є такі ІС, як INSPIRE та Smartsettle.

Smartsettle - інтерактивні динамічні інформаційні системи, призначені для онлайн-переговорів. Виробником ІС Smartsettle є компанія iCan Systems Inc. ІС Smartsettle One оснащена новітніми технологіями онлайн переговорів, програмне забезпечення яких розміщене на спеціальному сервері, доступ до якого можна отримати, використовуючи браузер на Mac, PC або Linux [6].

Іншим прикладом ІС, що підтримує процес ведення дипломатичних переговорів, є INSPIRE, розроблена Дослідним центром InterNeg. Доступ до INSPIRE може отримати будь-яка людина, адже даний програмний продукт можна використовувати в онлайн-режимі, відвідавши веб-сайт <<http://invite.concordia.ca/inspire/>>.

Канадські дослідники В. Настасе (Університет Оттави) та Г. Керстен (Університет Конкордія) отримали дані щодо успішності 3063 проведених переговорів на основі ІС INSPIRE. Результати дослідження є наступними: 1626 переговорів було проведено успішно (сторони досягли консенсусу), односторонніми виявилися 668 переговорів (один з посередників не дав остаточної відповіді), на 769 переговорах не було досягнуто згоди [2].

Порівняльний аналіз інформаційних систем підтримки дипломатичних переговорів передбачає оцінку їх ефективності за наступними критеріями:

- забезпечення безпеки даних;
- функціональність;
- зручність інтерфейсу користувача;



- доступність на ринку інформаційних технологій.

Безпека даних - стан захищеності інформації (даних), при якому забезпечені її (їх) конфіденційність, доступність і цілісність.

У Smartsettle передбачена трьохетапна процедура ідентифікації користувача:

- 1 етап - авторизація користувача в системі Smartsettle (вказується логін та пароль для входу до системи);

- 2 етап - підтвердження запиту щодо переговорів у вигляді електронного листа (якщо запрошення відомості про особу, що запрошує на переговори, викликають сумніви, отримувач повідомлення повинен повідомити про це персонал Smartsettle для того, щоб вони вжили певні заходи, наприклад, заблокували користувача);

- 3 етап - авторизація в межах конкретного переговорного процесу (вказуються наступні дані: П.І.Б., місце проживання, телефон, організація); отримані дані будуть використані під час складання системою документа щодо підсумків переговорів.

На відміну від Smartsettle, в Inspire більш спрощена процедура ідентифікації користувачів. На веб-сайті, присвяченому програмному продукту Inspire, є форма для авторизації користувача. Користувач отримує миттєві повідомлення-запрошення від інших користувачів щодо проведення переговорів. Ці запрошення або приймаються, або відхиляються користувачем.

Різними є гарантії розробників даних програмних продуктів щодо безпеки даних. На веб-сайті Smartsettle є інформація про те, що цей програмний продукт є приватним, незалежним та не може виступати агентом або представником будь-якої сторони переговорів або учасника системи. Дані передаються за допомогою запатентованого нейтрального веб-ресурсу Smartsettle. Приватна інформація зберігається в суворій конфіденційності.

Доступ до інформації можливий лише за умови ведення спеціального коду доступу користувача, який не відомий персоналу Smartsettle персоналу. Результати угоди між сторонами відомі тільки сторонам переговорів та посередникам. Нейтральний веб-ресурс є невідомим для користувачів, фізичне місце розташування сервера громадськості [5].

Як було зазначено, Inspire є загальнодоступним програмним продуктом, тому рівень безпеки даних значно нижчий та розробники не можуть гарантувати таку захищеність даних, яка притаманна системі Smartsettle.

Функціональність - набір можливостей (функцій), які надає система або пристрій.

Як в Smartsettle, так і в Inspire використовується концепція Visual Blind Bidding - можливість вести переговори із непроголошенням

власних цілей. Тобто, напередодні переговорів кожна зі сторін заповнює спеціальне поле, формулюючи свої вимоги у кількісних показниках (наприклад, ціни на певні товари або послуги).

Вимоги обох сторін залишаються відомими лише системі, завдяки чому вона генерує найбільш сприятливе рішення для кожного учасника переговорів, таким чином допомагаючи сторонам досягти консенсусу та уникнути суперечок.

Є два види інформаційних систем Smartsettle: Smartsettle One та Smartsettle Infinity. Основна відмінність між даними інформаційними системами - ІС Smartsettle One призначена для вирішення одиничних задач із залученням лише двох учасників, в той час як Smartsettle Infinity дозволяє вести багатосторонні онлайн-переговори [6].

INSPIRE – це потужний інструмент, який супроводжує всі етапи переговорного процесу: попередній етап, етап переговорів, післяпереговорний етап. Напередодні офіційного контакту дипломат може взяти участь у модельованих переговорах, щоб дослідити ймовірну поведінку опонента, визначити прогрес майбутніх переговорів та виявити можливі компроміси. Система накопичує дані стосовно поведінки опонента, намагається встановити причинно-наслідкові зв'язки між його діями та створити цілісний «портрет» учасника переговорів [4].

Інтерфейс користувача являє собою сукупність засобів і методів, за допомогою яких користувач взаємодіє з різними машинами, пристроями та апаратурою.

Як в Smartsettle, так і в Inspire не передбачена локалізація, тобто можна використовувати лише англійську версію програмного продукту.

Перевагами інтерфейсу користувача в Smartsettle є вишукана кольорова гама. Недоліком є складність розробленого меню (слід опанувати 5 рівнів та пройти спеціальні тренінги для того, щоб опанувати весь спектр функцій програмного продукту та вільно користуватися меню).

Сильною стороною Inspire є те, що програмний продукт є зрозумілим для будь-якого користувача. Користування меню, як правило, не викликає значних труднощів. Недоліком інтерфейсу користувача в Inspire є те, що дизайн спливаючих елементів є дуже простим.

Доступність на ринку інформаційних технологій визначається ціною програмних продуктів та можливістю їх використання в країнах, що розвиваються.

Якщо користування програмним продуктом Inspire є безкоштовним, то користувачами Smartsettle може стати лише обмежене коло користувачів.

## Порівняльний аналіз програмних продуктів Inspire та Smartsettle

| Порівняльний аналіз програмних продуктів INSPIRE та Smartsettle            |                    |         |          |             |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------|----------|-------------|
| Для порівняльного аналізу використовується наступна шкала оцінки критеріїв |                    |         |          |             |
| Значення                                                                   | Бали               |         |          |             |
| Параметр не задовольняє вимогам                                            | 0                  |         |          |             |
| Параметр частково задовольняє вимогам                                      | 1                  |         |          |             |
| Параметр повністю задовольняє вимогам                                      | 2                  |         |          |             |
|                                                                            | Програмні продукти |         |          |             |
| Критерії (параметри)                                                       | Smartsettle        | INSPIRE | Макс бал | Вага пар-ру |
| Безпека даних                                                              | 6                  | 2       | 6        | 0,4         |
| Процедура ідентифікації користувача                                        | 2                  | 1       |          |             |
| Умови зберігання інформації                                                | 2                  | 0       |          |             |
| Надання гарантій щодо безпеки інформації                                   | 2                  | 1       |          |             |
| Функціональність продукту                                                  | 4                  | 5       | 5        | 0,3         |
| Аналітичні функції                                                         | 2                  | 2       |          |             |
| Імітаційне моделювання                                                     | 0                  | 2       |          |             |
| Складність процесу переговорів                                             | 2                  | 1       |          |             |
| Зручність інтерфейсу користувача                                           | 4                  | 2       | 8        | 0,2         |
| Легкість адаптації до специфіки меню                                       | 0                  | 2       |          |             |
| Кольорова гама                                                             | 2                  | 0       |          |             |
| Мова (можливість локалізації)                                              | 0                  | 0       |          |             |
| Можливості здійснення налаштувань                                          | 2                  | 0       |          |             |
| Вартість                                                                   | 1                  | 3       | 4        | 0,1         |
| Вартість програмного продукту                                              | 1                  | 2       |          |             |
| Вартість підтримки та користування                                         | 0                  | 1       |          |             |
| Результат з урахуванням ваги пар-рів                                       | 4,5                | 3       |          |             |
| Результат без урахування ваги пар-рів                                      | 15                 | 12      |          |             |
| Рекомендований вибір                                                       | Smartsettle        |         |          |             |

По-перше, ціна програмний продукт Smartsettle змінюється в залежності від того, який рівень складності обере для себе користувач. Наприклад, вартість Smartsettle тренінгу (IV рівень складності) становить 600 у.о. [7].

По-друге, використання Smartsettle потребує спеціальної якісної професійної підготовки дипломата, отримати яку можливо лише в декількох навчальних закладах. Прикладом може бути наукова організація Diplofoundation, що пропонує проходження курсу «E-diplomacy» (Електронна дипломатія). Курс передбачає ознайомлення з основними можливостями та проблемами використання Інтернет-інструментарію для дипломатичної діяльності [3].

Отже, на основі наданої характеристики програмним продуктам Inspire та Smartsettle, можливо здійснити їх порівняльний аналіз.

Можна зробити висновок, що оптимальним програмним продуктом для ведення дипломатичних переговорів є Smartsettle, адже він задовольняє наступним вимогам:

- надаються гарантії щодо безпеки даних (захист інформації має велику важливість під час дипломатичних переговорів);

- інтерфейс користувача, незважаючи на складність меню, є більш зручним (існує

можливість здійснення налаштувань та дизайн спливаючих елементів є більш вишуканим).

## Список літератури

1. Grech O. Virtual Diplomacy. Diplomacy of the Digital Age. – University of Malta, 2006. – P. 37. - [Cited 2-Apr-2012] - Available from <<http://uscpublicdiplomacy.org/pdfs/Grech.pdf>>
2. Nastase V., Kersten G. Concession Curve Analysis for Inspire Negotiations. - [Cited 2-Apr -2012] - Available from <[http://nebel.site.uottawa.ca/workshop/Papers/nastase\\_kersten.pdf](http://nebel.site.uottawa.ca/workshop/Papers/nastase_kersten.pdf)>
3. Diplofoundation. E-diplomacy. - [Cited 2-Apr-2012] – Available from <<http://www.diplomacy.edu/courses/ediplomacy>>
4. Invite Negotiations Systems. About INSPIRE. - [Cited 2-Apr-2012] - Available from <<http://invite.concordia.ca/inspire/about.html>>
5. Smartsettle. How does Smartsettle keep information private and confidential? - [Cited 2-Apr -2012] - Available from <<http://www.smartsettle.com/home/resources/faq/how-does-smartsettle-keep-information-private-and-confidential-2/>>
6. Smartsettle. Smartsettle One to Infinity. - [Cited 2-Apr-2012] - Available from <<http://www.smartsettle.com/home/products/product-mix/>>
7. Smartsettle. Smartsettle Training. - [Cited 2-Apr-2012] - Available from <<https://www.smartsettle.com/store/smartsettle-training/>>

Науковий керівник – Мазур В.І., доц. НАУ

УДК 327.5 (045)

Босюк К. С.

Національний авіаційний університет, Київ

**ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНИХ МІЖНАРОДНИХ КОНФЛІКТІВ**

*Стаття присвячена аналізу особливостей сучасних міжнародних конфліктів. Автор статті визначає основні тенденції розвитку міжнародних конфліктів сучасності та оцінює ефективність традиційних методів управління сучасними міжнародними конфліктами.*

У сучасній світовій політиці явища, так чи інакше пов'язані з конфліктами, є чи не найпомітнішими. І хоч знайомих нам з історії міждержавних війн поменшало, а деякі регіони насолоджуються тривалим миром, – проблематика міжнародного конфлікту не втрачає своєї важливості.

Актуальним є дослідження особливостей сучасних міжнародних конфліктів, адже вони мають безліч нових аспектів, які з'явилися останнім часом. З припиненням існування біполярної геополітичної системи вагомим аспектом сучасних міжнародних відносин стала зміна структури конфліктогенних чинників світового розвитку: чимало тривалих міжнародних конфліктів, які раніше підживлювалися протистоянням СРСР і США, тепер підтвердили або й розширили, радикалізували свої позаідеологічні складові.

Таким чином, мета даної статті – визначити особливості сучасних міжнародних конфліктів. Хронологічні рамки дослідження – 1990-2010 рр. Вибір даного періоду часу зумовлений існуванням тези, згідно з якою трансформація біполярної системи міжнародних відносин значно вплинула на характер міжнародних конфліктів. Виявлення особливостей сучасних міжнародних конфліктів та їх порівняння з міжнародними конфліктами періоду «холодної війни» надасть змогу спростувати чи підтвердити вищезазначену тезу.

Джерельною базою наукового дослідження стали монографії вітчизняних і зарубіжних вчених, які присвячені дослідженню сучасних міжнародних конфліктів: Здравомислова А.Г., Манойло А.В., Капітоненко М.Г., Неймана Е., Воротнок М.О., Лебедевої М.М., Расмусена Д.Л., Черноудовой М.С., ін.; публікації інститутів з підтримання миру та дослідження конфліктів (Стокгольмського міжнародного інституту з дослідження миру, Гейдельберзького інституту з дослідження міжнародних конфліктів, Інституту з підтримання миру США).

В процесі наукового дослідження використовувались загальні принципи наукового дослідження, до яких можна віднести історичний, те-

рмінологічний, системний. Застосування низки спеціальних методів наукового дослідження, таких як ретроспективний та прогностичний, виявилось результативним. Метод прогнозування знадобився при розробці припущень щодо перспектив врегулювання сучасних міжнародних конфліктів. Ретроспективний метод полягав у вивченні тенденцій, які мали місце в міжнародних конфліктах до становлення постбіполярності.

Завершення холодної війни у зв'язку із розпадом соціалістичного табору та Радянського Союзу призвело до дискусій щодо перспектив світової політики в нових умовах. В західній та вітчизняній літературі висвітлювалися протилежні точки зору стосовно впливу системних змін на характер міжнародних конфліктів. Першою концепцією, оптимістичною за своєю сутністю, була концепція американського політолога Ф. Фукуями. Він стверджував, що глобальне ідеологічне протистояння між лібералізмом та комунізмом завершилося перемогою лібералізму, настав кінець історії. Вчені А. Кінг та Б. Шнайдер у своїх наукових працях висловлювали іншу точку зору: «завершення холодної війни і послаблення напруженості між Сходом і Заходом відкрили клапани світового парового котла і дозволили прихованим конфліктам перетворитися у відкриті, а довго придушуваним прагненням – виявитися в повній мірі» [3; с. 67]. Не вважав безконфліктною епоху постбіполярності американський політолог С. Хантінгтон. Він виступив зі статтею «Прийдешнє зіткнення цивілізацій?» (1993), лейтмотивом якої стала теза про те, що якщо ХХ століття було століттям зіткнення ідеологій, то ХХІ століття стане століттям зіткнення цивілізацій чи релігій. На думку Хантінгтона, основні питання міжнародного значення зачіпають відносини між цивілізаціями, а не між наддержавами, що спостерігалось в період холодної війни.

Незважаючи на існування протилежних думок стосовно природи сучасних міжнародних конфліктів, серед вчених-дослідників і політологів, все ж таки існують помітні тенденції розвитку, які притаманні сучасним міжнародним конфліктам.

По-перше, відбуваються зміни у структурі міжнародного конфлікту: коло суб'єктів (сторін) міжнародного конфлікту стає ширшим, продовжує існування тенденція руйнування монополії держави у сфері міжнародних конфліктів. Ініціаторами та сторонами конфліктів є національно-визвольні рухи, терористичні угруповання, сепаратистські сили, та, цілком реально, окремі індивіди. «Феноменальна «сила слабких» виявляється в їх здатності шантажувати великі держави та міжнародні організації, нав'язувати їм власні правила гри» [1; с. 211].

Поширення кримінальних, терористичних угруповань, транснаціональних угруповань призводить до переважання групових інтересів над національними, що становить значну небезпеку для людства. Формується подвійна система управління світовими процесами: номінальна, яка представлена державами, що втрачають контроль над ситуацією, та реальна система (тіньова), вплив якої зростає, вона здатна спрямовувати дії першої. Таким чином, дві суперечні системи перетинаються. Це, в першу чергу, пов'язано з асиметричним характером сучасних міждержавних конфліктів. Розпад біполярної системи забезпечив існування єдиної наддержави із значним військовим потенціалом, перевершити який не може жодна держава. В результаті того, що останнім часом конфлікти ведуться проти держав, які не можуть дати адекватну військову відповідь (Ірак, Афганістан), відповідно відбувається пошук слабких місць в сильного супротивника. Виник «парадокс супердержави», який говорить про те, що розвиток західного суспільства робить його вразливішим перед асиметричними загрозами, такими як тероризм, змушує його відмовлятися від звичного життя (події 2001 р. зумовили прийняття Патріотичного Акту, що обмежив демократичні права американців).

За сферою суперечностей найбільш розповсюдженими є ідеологічні конфлікти. Згідно із статистичними даними, наданими Гейделберзьким інститутом із дослідження конфліктів, їх частота у сучасному світі порівняно велика [10]. «Міждержавні конфлікти змінюються міжетнічними, міжконфесійними, котрі часто відбуваються в рамках однієї держави, але мають міжнародні наслідки. Важливим питанням стає збереження цінностей та національної ідентичності, трансформація яких на сьогодні є основною метою політичної агресії» [6; с. 28]. Частина з цих конфліктів виявляється в явній насильницькій формі - погроми в європейських країнах в кінці

2005 р., організовані вихідцями з африканських країн та країн Близького Сходу, озброєні дії Ізраїлю в південній частині Лівану в 2006 р., тощо. Інші конфлікти обмежуються лише словесними баталіями – «карикатурний скандал», пов'язаний з публікаціями у європейській пресі карикатур на пророка Мухаммеда; університетська лекція Папи Римського у вересні 2006 р. (він з посиланням на візантійського імператора сказав про насильство ісламу), яка викликала бурхливу негативну реакцію мусульман [4; с. 108].

За засобами ведення у сучасному світі переважають незбройні міжнародні конфлікти. Кількість міжнародних збройних конфліктів зменшується. «У 2008р. у 15 регіонах світу точилося 16 крупних збройних конфліктів. Якщо в 1999р. їх кількість складала 21, то надалі вона зменшилася. Протягом 1999-2008рр. з 34 крупних збройних конфліктів міждержавними були лише три: між Еритреєю та Ефіопією (1998-2000рр.); Індією і Пакистаном (1997-2003рр.); Іраком і США та їх союзниками (2003р.). У перших двох предметом протиріч була територія, у третьому – влада» [8; с. 66]. Попри певний спад крупних збройних конфліктів протягом попереднього десятиріччя, у той же період спостерігалася зворотна тенденція зростання одностороннього насильства. UCDP визначає одностороннє насильство як «навмисне застосування збройної сили проти мирного населення урядом чи офіційно визнаним угрупованням, що спричиняє не менше 25 смертей протягом календарного року» [8; с. 37-38]. «У проміжок часу від 1997р. до 2006р. суб'єкт одностороннього насильства, який найчастіше вдавався до нападів і спричинив найбільше жертв серед цивільного населення протягом одного календарного року (особливо 1998р.), був Уряд Афганістану. Друге і третє місця за цими показниками посідали уряди Руанди і ДРК, відповідно. Аль-Каїда (недержавний суб'єкт) посіла третє місце (у 2001р.)» [8; с. 66].

Видозміненими є також неозброєні міжнародні конфлікти інформаційно-пропагандистського характеру. «Сьогодні в результаті стрімкого розвитку нових політичних технологій, заснованих на парадигмі інформаційної переваги, в сучасних політичних конфліктах виникла й оформилася нова стадія, – інформаційно-психологічна війна, що займає проміжну ланку між стадією переговорів і збройним зіткненням, є в конфлікті «поворотною точкою» – від мирної фази до збройного протистояння». Прикладом такого використання психологічного впливу на конфлікти є

військові операції кінця XX – початку XXI ст. в Іраку, Афганістані, Гаїті, Сомалі, на Балканах [7; с. 596-597].

Виникають також труднощі під час класифікації міжнародних конфліктів за масштабом, адже зникають межі між внутрішньодержавними та міжнародними конфліктами. «XXI століття стало полігоном для розосереджених воєн хронічного характеру, які не так просто відрізнити від періодів миру, і одночасного стирання меж між такими поняттями, як «національний» і «міжнародний»» [11]. На перший план виходять регіональні конфлікти з їх здатністю залучати до своєї сфери сусідні регіони, що руйнує їх дієві системи колективної безпеки. Таким чином, змінюється масштаб конфлікту – регіональне протистояння стає міждержавним, під час залучення до конфлікту інших міжнародних акторів відбувається перехід до міжнародного конфлікту.

Якщо взяти до уваги статистику стосовно частоти міжнародних конфліктів, то можна помітити, що ще з 1945 р. існує тенденція збільшення їх кількості. Нова постбіполярна система міжнародних відносин внесла суттєві зміни у характер міжнародних конфліктів. Проте, частота конфліктів зростає, як і раніше. Ця тенденція продовжує існувати [10].

Найнагальнішою потребою міжнародного співтовариства, як і кожної окремої держави, є адаптація до змін, які привнесли конфлікти нового покоління, задля забезпечення національної та міжнародної безпеки. У сучасному світі питома вага латентних і нетрадиційних конфліктів зростає, і саме такі типи найменше піддаються регулюванню. «Сучасні конфлікти стали одним з провідних факторів нестабільності в світі. Будучи неефективно керованими, вони мають тенденцію до зростання, підключенню все більшого числа учасників, що створює загрозу не тільки тим, хто безпосередньо залучений до конфлікту, а й усім жителям Землі» [5; с. 271].

В сучасному світі відбувається трансформація традиційних методів управління міжнародними конфліктами, велика увага приділяється пошуку нових методів управління міжнародними конфліктами. Нових рис набуває поняття «переговори», адже поступово поширюється практика «мультинаправленої дипломатії» (Multi-Track Diplomacy), яка передбачає співробітництво офіційних осіб – першого напрямку дипломатії (Track-I Diplomacy) з неофіційними представниками – другим напрямом дипломатії (Track-II Diplomacy). Слід зауважити, що «мультинаправ-

лена дипломатія» є не просто поєднанням перших двох напрямків, але й підключенням до них ділових структур, приватних осіб, дослідницьких та освітніх центрів, релігійних діячів, місцевих активістів, адвокатських та філантропічних організацій, представників ЗМІ, а також розподіл функцій між ними.

На форму переговорів вплинули досягнення інформаційного прогресу. Сьогодні існує такий термін як «віртуальна дипломатія» – соціальні, економічні, політичні відносини, які здійснюються за допомогою електронних пристроїв. Застосування інформаційних технологій під час вирішення міжнародних конфліктів може зіграти важливу роль. Яскравий приклад – це проведення Дейтонських переговорів, коли налаштувати зв'язок між учасниками конфлікту та залучити їх до переговорів у традиційному вигляді було неможливо через складність географічних умов. Ситуацію врятували інформаційні технології [12].

Посередництво також видозмінюється. В останньому десятиріччі стала помітною тенденція посилення ролі регіональних організацій в миротворчій діяльності, в тому числі в проведенні миротворчих операцій – як самостійних, так і в співпраці з ООН. Ряд організацій, таких як НАТО, ОБСЄ, ЄС, ОАЄ, АСЕАН, СНД, ін., сформували власні концепції миротворчої діяльності та доктрини такого роду операцій, а більшість з них вже застосували їх на практиці.

Надії у сфері миротворчості на євразійському просторі покладаються на ОБСЄ. «Практика останнього десятиріччя діяльності ОБСЄ довела, що серед інших міжнародних органів, діючих у євразійських конфліктах (ООН, ЄС, НАТО, Рада Європи, СНД, ін.), ОБСЄ закріпила за собою роль ефективного організатора конфліктного моніторингу, переговорного посередництва і особливо постконфліктного врегулювання для створення демократичних політичних механізмів в конфліктних державах та регіонах». Проведені операції: Скоп'є (1992), Грузія (з 1992 р.), Естонія (1993), Латвія (1993), Молдавія (1993), РФ/Чечня (1996, 1996-2000), операція з підтримання миру в Нагорному Карабасі (1993 р., не вдалося розгорнути), Косово (з 1999 р.), моніторинг конфлікту на території Македонії (2001) [9; с. 428].

«Дедалі частіше посередниками виступають «транснаціональні» організації – тобто ті, діяльність яких визначається не регіональними, а функціональними ознаками. Посередництво таких організацій, як Міжнародний комітет Червоного

Хреста, «Міжнародна амністія», International Human Rights Watch, часто є успішним...» [2; с. 155]. Перевага вищезазначених нових учасників міжнародних конфліктів – їх незалежність та неупередженість.

Отже, визначивши особливості сучасних міжнародних конфліктів, можна зробити наступні висновки. Міжнародним конфліктам сучасності притаманні наступні тенденції розвитку: асиметричний характер; переважання групових інтересів над національними; значне розповсюдження ідеологічних конфліктів; зменшення кількості міжнародних збройних конфліктів; зростання одностороннього насильства; виникнення нових форм незбройних конфліктів; зникнення межі між внутрішньодержавними та міжнародними конфліктами. Загальна частота міжнародних конфліктів не втрачає тенденції поступового збільшення, що є загрозою для міжнародної безпеки та стабільності.

Через неефективність традиційних методів регулювання міжнародних конфліктів в сучасному світі велика увага приділяється пошуку нових методів управління міжнародними конфліктами. Деякі з них активно застосовуються, такі як мультинаправлена дипломатія, віртуальна дипломатія, залучення нових посередників до процесу вирішення міжнародного конфлікту (наприклад, регіональних організацій). Однак, поява міжнародних конфліктів внаслідок неочікуваних причин їх виникнення породжує проблему відсутності досвіду їх вирішення.

#### Список літератури

1. Гаджиев К. С. Геополитика. – М.: Международные отношения, 1997. – С. 211.
2. Капітоненко М. Г. Міжнародні конфлікти. – Навч. посібн. – К.: Либідь, 2009. – С. 155.
3. Кинг А., Шнайдер Б. Первая глобальная революция: Доклад Римского клуба. – М.: Прогресс, 1991. – С. 67.
4. Лебедева М. М. Рефлексия конфликтов: новое качество старых ситуаций / М. М. Лебедева // Экономика и политика в современных международных конфликтах / Под ред. А. Д. Богатурова. – М.: МГИМО, 2008. – С. 108-118.
5. Лебедева М. М. Политическое урегулирование конфликтов: подходы, решения, технологии. – М.: Аспект Пресс, 1999. – С. 271.
6. Манойло А. В. Информационно-психологические технологии разрешения современных конфликтов // Экспертиза. – М.: Роспечать, № 5, 2008. – С. 28.
7. Манойло А. В. Проблемы и перспективы исследования информационно-психологических технологий разрешения международных конфликтов. // Право и политика. – № 3, 2008. – С. 596-597.
8. СІПРІ 2009. Щорічник: Озброєння, роззброєння та міжнародна безпека: Пер. з англ./ Стокгольм. міжнар. інститут дослідження миру; Укр. центр екон. і політ. досліджень ім. О. Разумкова. – К.: Заповіт, 2010. – С. 37-38, 66.
9. Торкунов А. В. Современные международные отношения и мировая политика. – М.: Просвещение, 2005. – С. 428.
10. Conflict Barometer, 2009. 18th Annual Conflict Analysis. – Heidelberg: НПК, 2009. – Р. 5.
11. Баверез Н. Войны XXI века. // Курсор-пресса. – 2005. – [Цит. 16. 11. 2010] – Дост. з <<http://cursorinfo.co.il/news/pressa/2008/04/14/article2/print/>>.
12. US Institute of Peace. Keynote Addresses from the Virtual Diplomacy Conference. – 1997. – [Cited 20-Oct-2010] – Available from <<http://www.usip.org/publications/keynote-addresses-virtual-diplomacy-conference>>

Науковий керівник – Алієв М. М.,  
канд. політ. наук, доц.

УДК 339.727.22 (045)

Вареник А. С.

Національний авіаційний університет, Київ

## ПЕРЕШКОДИ ТА НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

*Стаття присвячена міжнародній інвестиційній діяльності в Україні. Розглядається сучасний стан, масштаби і перешкоди іноземного інвестування. Дослідження українського інвестиційного клімату та пошук інструментів підвищення його привабливості дасть змогу створити єдину стратегію з реабілітації міжнародної інвестиційної діяльності в Україні.*

Світовий досвід засвідчує, що країни з перешкодами економіками не в змозі самостійно вийти з економічної кризи без ефективного залучення й використання іноземних інвестицій. Саме інвестиції є двигуном процесу глобалізації, що акумулюють державний, підприємницький та змішаний капітал, забезпечують вільний доступ до надсучасних технологій, сприяють структурній перебудові економіки в цілому, зростанню ВВП та ВВП на душу населення тощо.

У вузькому розумінні міжнародні інвестиції – це довгострокові вкладення капіталу за кордон з метою отримання максимального прибутку. У широкому розумінні міжнародні інвестиції – це інвестиції, реалізація яких передбачає взаємодію учасників, що є резидентами різних держав [2]. Згідно з Законом України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 року інвестиційною діяльністю є сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій.

Проблематика міжнародного інвестування й економічного розвитку протягом останніх століть займала провідне місце в фундаментальних працях та економічних дослідженнях А. Бальцеровича, О. Білоуса, М. Бурмаки, Г. Климка, І. Бланка, Дж. Кейнса, Ю. Макогона, Ф. Модіглліані. Актуальним питанням залучення інвестицій в економіку України та покращення її інвестиційного іміджу присвячено праці О. Гаврилюка, О. Козака, П. Гайдуцького, В. Комарова. Разом із тим, ступінь наукового опрацювання проблем та напрямків вдосконалення міжнародної інвестиційної діяльності в Україні є недостатнім і потребує подальшого аналізу і вироблення рекомендацій для проблемної області. Актуальним також є комплексне дослідження шляхів покращення інвестиційного клімату в умовах глобалізації та світової кризи.

Цілком зрозуміло, що іноземне інвестування займає особливе місце серед векторів зовнішньоекономічної діяльності та пріоритетів розвитку

економіки України. За останні роки держава здійснила ряд успішних кроків на шляху інтеграції у світовий економічний простір. І це, в свою чергу, підвищило інвестиційну привабливість України. Серед таких кроків слід виділити:

1. Визнання ЄС і США ринкового статусу економіки України;

2. Підписання угод про сприяння та взаємний захист інвестицій між Україною та більш ніж 70 країнами світу (угода між Урядом України та Урядом Республіки Сінгапур про сприяння та взаємний захист інвестицій (ратифікована 19.04.2007 р.), угода між Урядом України та Урядом Чеської Республіки про сприяння та взаємний захист інвестицій (ратифікована 20.10.1995 р.), угода між Урядом України та Урядом Королівства Швеція про сприяння та взаємний захист інвестицій (ратифікована 25.12.1996 р.), угода між Україною і Федеративною Республікою Німеччина про сприяння здійсненню і взаємний захист інвестицій (ратифікована 11.10.1994 р.) тощо);

3. Укладення міжнародних договорів про уникнення подвійного оподаткування між Україною і 67 країнами світу станом на 31.01.2011;

4. Скасування Сенатом США поправки Джексона-Веніка щодо України в 2005 році;

5. Ратифікація Вашингтонської Конвенції 1965 р. про порядок вирішення інвестиційних спорів між державами та іноземними суб'єктами господарювання 16 серпня 2000 року;

6. Набуття України членства в Світовій організації торгівлі (СОТ) 16 травня 2008 року.

Згідно з даними Державного комітету статистики України, починаючи з 2005 року, щорічний приріст іноземних інвестицій (ІІІ) завдяки цим факторам становив понад 20%. Зокрема, у 2005 році обсяг залучених прямих іноземних інвестицій склав 7,8 млрд. дол. США, в 2006 році – 4,7 млрд. дол., в 2007 році – 7,9 млрд. дол. і в 2008 році – 6,1 млрд. дол. Негативні тенденції, які були викликані упродовж 2009 року світовою

фінансово-економічною кризою, мали прямий вплив на інвестиційну діяльність як України, так і інших країн світу. У результаті в 2009 році приріст іноземних інвестицій в Україну склав 4303 млн. дол. США, а сукупний обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку України станом на 01.01.2010 року становив 40053 млн. дол. США. Обсяг прямих іноземних інвестицій на одного громадянина України збільшився до 872 дол. США на початок 2010 року.

Обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку України станом на 1 січня 2011 року становив 44 млрд 708,0 млн дол, що на 11,6 % більше за обсяг інвестицій на початок 2010 року, та в розрахунку на одну особу становив 978,5 дол.[1]. Інвестиції до України надійшли зі 125 країн світу. До основної десятки основних країн-інвесторів, на які припадає понад 82 % загального обсягу прямих інвестицій, входять:

| Країни                         | Обсяги ПІІ<br>01.01.2011(млн. дол. США) | В % до підсумку |
|--------------------------------|-----------------------------------------|-----------------|
| Усього                         | 44708,0                                 | 100,0           |
| У тому числі:                  |                                         |                 |
| Кіпр                           | 9914,6                                  | 22,2            |
| Німеччина                      | 7076,9                                  | 15,8            |
| Нідерланди                     | 4707,8                                  | 10,5            |
| Російська Федерація            | 3402,8                                  | 7,6             |
| Австрія                        | 2658,2                                  | 5,9             |
| Франція                        | 2367,1                                  | 5,3             |
| Сполучене Королівство          | 2298,8                                  | 5,1             |
| Швеція                         | 1729,9                                  | 3,9             |
| Віргінські Острови, Британські | 1460,8                                  | 3,3             |
| США                            | 1192,4                                  | 2,7             |
| Інші країни                    | 5121,1                                  | 11,5            |

Зросли обсяги капіталу з Кіпру на 909,3 млн дол, Російської Федерації – на 836,4 млн дол, Нідерландів – на 753,3 млн дол, Франції – на 736,3 млн дол, Німеччини – на 475,0 млн дол і Швеції – на 454,1 млн дол. Зазначені країни забезпечили майже 90 % приросту іноземного капіталу в Україні [1].

Серед найбільших іноземних компаній-інвесторів в Україні слід виділити: Siemens, Mittal Steel, Volkswagen, Sony, Panasonic, Deutsche Telecom, Jabil Circuit and Electronics, Telenor, Coca-Cola, TNK-BP, Cargill, Carlsberg, Philip Morris, Sun Interbrew, Kraft Foods, Nestle, Reemtsma, Raiffeisen Bank, Erste Bank, ING Bank, EFG Group, McDonalds, Metro Cash & Carry, Billa, Paterson та ін.

Аналіз статистичних даних щодо напрямків залучення іноземних інвестицій в економіку України засвідчив, що більша їх частина спрямовувалася в промисловість (23,9 %), фінансову сферу (19,5 %), торгівлю і післяпродажне обслуговування (10,3 %), а також операції з нерухомістю (10,2 %) [1]. Така тенденція сприяла підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, оскільки інвестиції спрямовуються на

оновлення основних фондів і впровадження нових технологій виробництва.

У результаті проведених досліджень ПІІ в різних областях України можна констатувати різкий дисбаланс у регіональній структурі на користь Києва (36,4 % загального обсягу інвестицій) та Київської області (3,7 %), а також доволі потужні інвестиційні показники трьох східних індустриальних областей – Дніпропетровської (8,9 %), Харківської (4,7 %) та Донецької (4,5 %). Підвищений інвестиційний рейтинг столичного міста серед інших регіонів України обумовлюється специфікою столичних функцій, а не високими темпами зростання економіки міста. Найбільш незначні показники обсягів ПІІ мають Тернопільська (0,2 %), Кіровоградська (0,2 %), Чернігівська (0,2 %) та Чернівецька (0,1 %) області.

Динаміка інвестицій демонструє, що інвестиції в країну надходять, і з кожним роком їх обсяг збільшується, але їх все ж їх замало для того, щоб досягти рівня розвитку розвинутих країн. На сьогоднішній день можна виділити цілу низку проблем міжнародної інвестиційної діяльності в Україні, що перешкоджають поліпшенню інвестиційного клімату і умов ведення бізнесу іноземними суб'єктами.



По-перше, упродовж тривалого часу в Україні не існувало відповідних державних структур та стратегій із залучення та освоєння іноземних інвестицій. Тільки з 2005 року в державі почало функціонувати Державне агентство України з інвестицій та розвитку, яке є центральним органом виконавчої влади у сфері інвестиційної діяльності. На сьогодні до сфери управління агентства входять Державна інноваційна фінансово-кредитна установа, Державне підприємство «Національний центр впровадження галузевих інноваційних програм», Державне підприємство «Державна інвестиційна компанія», а також 27 регіональних центрів з інвестицій та розвитку. До того ж в Україні реалізується проект Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на 2011-2015 роки. Метою Програми є створення умов для активізації інвестиційної діяльності, спрямованої на модернізацію реального сектору економіки та забезпечення сталого економічного розвитку. Очікується, що виконання Програми сприятиме досягненню основних макроекономічних показників розвитку України та дозволить зміцнити на кінець 2015 року її позиції на світових інвестиційних ринках. До кінця 2015 року планується залучити близько 52,2 млрд. грн. інвестицій в реалізацію інвестиційних, інноваційних та інфраструктурних проектів України.

По-друге, характерною особливістю, яка стримує поліпшення інвестиційного клімату є обмеженість державних підприємств, що підлягають приватизації, і в яких зацікавлені потенційні інвестори [2]. Попри існування певної кількості державних підприємств, під які можна залучати іноземні інвестиції, перспектива розвитку цього джерела є обмеженою вже в короткостроковому періоді.

По-третє, в Україні відчувається незабезпечення усім суб'єктам економічних відносин, у тому числі й іноземним інвесторам, рівних економічних прав і свобод у здійсненні фінансово-економічної діяльності. Зосередження заходів державних стратегій і програм на розподілі державних коштів чи наданні преференцій окремим групам господарюючих суб'єктів призвело до викривлення конкурентних можливостей на національному ринку, непрозорості в сфері розподілу ресурсів та створення «інвестиційного клімату для обраних».

По-четверте, умови ведення бізнесу в Україні відрізняються складністю податкової системи та надмірним податковим навантаженням. За даними Світового Банку Україна за рівнем якості середовища для здійснення господарської діяльності в 2011 році посідає 145 позицію зі 183 країн

світу. Порівнюючи цей загальний показник з минулорічним, можна помітити його підвищення на два пункти в кращу сторону. В цей же час згідно рейтингу «Paying taxes», складеному Світовим банком і аудиторською компанією «Price WaterhouseCoopers», українська система оподаткування за витратами часу і ресурсів знаходиться на 181 місці. Нижчі позиції займають тільки Венесуела і Білорусь. Підприємцям в Україні доводиться платити 135 податків і витрачати на це 657 годин на рік [5].

По-п'яте, в Україні існуючі механізми забезпечення ринкових прав і свобод інвесторів практично неідеальні, рівень захисту інвесторів досить низький. За показником захисту інвесторів Україна в 2011 році обіймає 109 місце серед 183 країн, причому показник впав на одну позицію у порівнянні з 2010 роком [5]. Найбільше відставання зберігається за критерієм розкриття інформації та відповідальності директорів, що ускладнює прихід на ринок іноземних інвесторів і підвищує ризики придбання пакетів акцій. Негативну роль також відіграє пасивність держави у забезпеченні правового поля для активізації інвестиційного клімату. За рейтингом захищеності прав власності, складеним «Property Rights Alliance», Україна серед 115 країн знаходиться на 83 місці і поступається всім країнам Центрально-Східної Європи.

По-шосте, в Україні спостерігається негативний міжнародний імідж через відсутність надійної інвестиційної історії, що формується роками внаслідок успішних капіталовкладень інвесторів, значні диспропорції регіонального та галузевого розвитку, застарілість обладнання та інфраструктури. Значної шкоди Україні завдала світова фінансова криза, в умовах якої інвестори не ризикують вкладати свої засоби в нестабільну українську економіку, яка потерпає від бюрократії, корупції та злочинів економічного характеру.

За оцінками Міністерства економіки, загальна потреба в інвестиціях для структурної перебудови економіки України становить від 140 до 200 млрд. дол. США, а щорічна потреба – близько 20 млрд. дол. США. [3] В той же час за розрахунками асоціації «Український клуб аграрного бізнесу», потреба тільки сільського господарства України в інвестиційному капіталі дорівнює близько 60 млрд. дол. За оцінками експертів Світового банку, для досягнення рівня США Україні потрібно загалом 4 трлн. дол. США [3].

Беручи до уваги всі перешкоди і проблеми, необхідно акцентувати, що іноземні інвестори, перш за все, при виборі об'єкта

капіталовкладення керуються двома умовами: отриманням максимального прибутку й захищеністю вкладень. На даний момент, на жаль, жодна з цих умов в Україні не виконується повністю, хоча усвідомлення важливості й необхідності міжнародного інвестування в національну економіку вже є першим кроком у подоланні негативних тенденцій та покращення інвестиційного клімату.

Проаналізувавши розглянуті вище проблеми, серед невід'ємних та пріоритетних задач державної політики по покращенню міжнародної інвестиційної діяльності в Україні слід виділити наступні:

1. Продовження розробки ефективної програми залучення іноземних інвестицій в країну в цілому, а також формування векторів регіональної інвестиційної політики, які б всебічно враховували рівень економічного розвитку та інвестиційну привабливість і потенціал кожного регіону. Доцільно залучити до процесу обговорення та розробки нововведень широке коло спеціалістів, науковців, представників бізнесу та органів державної влади.

2. Впровадження надійного та ефективного інституційного захисту прав інвесторів, вдосконалення нормативно-правового поля міжнародної інвестиційної діяльності. Чинне українське законодавство передбачає засоби захисту прав інвесторів, але реальний захист прав суб'єктів інвестиційної діяльності не може обмежуватися прийняттям норм права. Необхідно також забезпечити практичну можливість реалізації правових норм, а це свідчить не тільки про важливість закріплення у законодавстві норм про захист прав суб'єктів інвестиційної діяльності, але і необхідність розробки дієвого механізму їх реалізації.[4]

3. Завершене й послідовне реформування податкової системи, яке б відповідало міжнародним стандартам і кращим світовим практикам в сфері оподаткування і було адаптоване до українських реалій. Перші запроваджені кроки в проблемній сфері свідчать про готовність уряду поліпшувати міжнародну інвестиційну діяльність в державі і є сигналом для потенційних інвесторів.

4. Лібералізація зовнішньої торгівлі та руху іноземного капіталу, розвиток фінансового сектора та формування привабливих інвестиційних стимулів.

5. Підвищення стабільності політичної системи, зменшення рівня корупційності, бюрократії, подолання тенденції тінізації економіки та криміналізації суспільства.

Отже, в результаті аналізу поточного стану, масштабів і системи перешкод міжнародної інвестиційної діяльності в Україні було запропоновано ряд заходів щодо реабілітації інвестиційного клімату з урахуванням загальних тенденцій міжнародного інвестування і тих практичних кроків, які вже були запроваджені в життя урядом країни. Подолання бар'єрів, розглянутих у статті, створить нормальні умови для роботи інвесторів та економічного зростання України в майбутньому. Проте в цьому напрямку ще потрібно багато працювати, тому що велика кількість проблем залишаються нерозв'язаними і потребують ґрунтовного підходу та ефективних дій.

#### Список літератури

1. *Державний комітет статистики України/ Зовнішньоекономічна діяльність/ Прямі іноземні інвестиції в Україну (щоквартальні показники) [Електронний ресурс] // [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2010/zd/ivu/ivu\\_u/ivu0410.html](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2010/zd/ivu/ivu_u/ivu0410.html)*
2. *Кокоріна В.І.* Стан та проблеми залучення прямих іноземних інвестицій в економіку України// *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво.* – 2008. – № 6. – С. 101-105.
3. *Пепельнюхов Р.В.* Інвестиційна привабливість економіки України (інвестиційний клімат)// *Інвестиції: практика та досвід.* – 2009. – № 21. – С. 24-28.
4. *Стойка В.М.* Захист прав суб'єктів інвестиційної діяльності: дис. канд. юрид. наук: 12.00.04/НАН України; Інститут економіко-правових досліджень. – Донецьк, 2003.
5. *Doing Business 2011. Ukraine/ Making a Difference for Entrepreneurs/ Comparing Business Regulations in 183 Economies/ A Copublication of the World Bank and the International Finance Corporation.*

*Науковий керівник - Дячук І.Д.,  
канд. філос. наук., проф.*

УДК 338.48:656.7.078.072 (045)

Демченко Д. В.

Національний авіаційний університет, Київ

**РЕКОНСТРУКЦІЯ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ З ОГЛЯДУ НА ПРОВЕДЕННЯ ФІНАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ЧЕМПІОНАТУ ЄВРОПИ З ФУТБОЛУ ЄВРО-2012**

*Стаття присвячена аналізу сучасного стану реконструкції та будівництва аеропортів України за умов підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу ЄВРО-2012. Проведення такого аналізу дало можливість визначити основні проблеми та перспективи проведення діяльності з реконструкції аеропортів, а також дослідити шляхи стратегічного розвитку аеропортів у майбутньому.*

Усі питання проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу ЄВРО-2012 є наріжним каменем для обговорення як серед спеціалістів, що безпосередньо задіяні у проектах з підготовки до вищезгаданого заходу, так і серед широких верств населення, які вбачають у цьому чемпіонаті можливість виведення України на новий рівень політичних, економічних, а, зокрема, й туристичних інтеграційних процесів, що нададуть нашій державі статусу стабільної та привабливої європейської країни. Особливо це стосується «обличчя» держави, першого, що впадає у вічі, коли іноземець потрапляє в країну – аеропортів, що будуть приймати туристів та футбольних вболівальників у червні—липні 2012 року.

Загальновідомим є той факт, що в Україні ЄВРО-2012 будуть приймати 4 міста: Київ, Донецьк, Харків та Львів, але у цей же час є 5 повітряних воріт, що будуть забезпечувати прибуття гостей України. В місті Київ будуть задіяні 2 міжнародні аеропорти: МА Бориспіль та МА Київ («Жуляни»). На сьогодні роботи з будівництва та реконструкції фактично майже завершені лише у Харкові, де вже функціонує новий термінал аеропорту, а також у Києві, де запущений в експлуатацію термінал «F». Усі заходи з реорганізації та будівництва приймаючих аеропортів зорієнтовані на обслуговування максимального пасажиропотоку та встановлення рівня пропускної спроможності аеропортів на рівні, що приблизно становитиме від 21000 до 41500 пасажирів на добу в залежності від вагомості матчу, що проводитиметься в місті за умов пікової завантаженості згідно з орієнтовними підрахунками Виконавчого комітету УЄФА, а також для встановлення рівня комфорту та безпеки, що відповідає усім стандартам IATA та ICAO.

У контексті даної дослідження хотілося б зосередити увагу не на особливостях архітектури та будівництва аеровокзалів, а саме на нововведеннях для українських аеропортів та їх

майбутньому використанню, оскільки основу нашої зацікавленості даним питанням формує не технічна складова реконструкцій, а практичне застосування новітніх технологій при обслуговуванні надзвичайно великих для України пасажиропотоків.

Варто приділити окрему увагу кожному конкретному аеропорту. Модернізація головних «повітряних воріт» країни – аеропорту «Бориспіль» до 2012 року передбачає розширення до п'яти терміналів: три міжнародні (діючий «В», нові «F» і «D»), також один внутрішньоукраїнський («А») і один — для VIP-персон («С»). Суттєву допомогу у прийомі гостей під час Євро-2012 МА «Бориспіль» надасть також і аеропорт «Київ» (Жуляни), на території якого планується спорудження нового терміналу бізнес-класу.

Вимогою УЄФА на момент проведення Євро-2012 є пропускна здатність терміналів аеропорту «Бориспіль» 4150 пасажирів у годину пік; нині цей показник складає 1840 пасажирів. Очікувана пропускна спроможність усіх терміналів аеропорту у 2012 році - 6050 пасажирів у годину пік, що покриває потреби чемпіонату і дає простір для розвитку повітряного порту. Зокрема, пропускна здатність терміналу «D» становитиме 3000 пас/год.пік; терміналу «В» – 1450 пас/год.пік і терміналу «F» - 900 пас/год.пік.

Відповідно до проекту реконструкції та модернізації Міжнародного аеропорту «Донецьк», до кінця 2011-го року там буде збудовано новий аеровокзальний комплекс та злітно-посадкову смугу. Після введення в експлуатацію оновленого порту його можливості зростуть в рази – і за площею, і за пасажиропотоком. Фактично це буде новий аеропорт, другий за потужністю в країні. Вимогу УЄФА у забезпеченні потоку 3100 пас/год в день матчів Євро-2012 керівництво головних повітряних воріт Донецчини збирається досягти завдяки новому потужному терміналу (2000 пас/год), відреставрованому історичному (250 пас/год), а також тимчасовому (1000

пас/год). У перспективі МА «Донецьк» планують зробити хабом – транспортним вузлом, який зв'яже вантажні потоки з Європи до Азії. Сьогодні триває розробка стратегії розвитку транзитного аеропорту на базі МА «Донецьк».

Оновлення найбільшого авіатransпортного вузла західної України – міжнародного аеропорту «Львів» в межах підготовки до Євро-2012 передбачає реконструкцію та подовження злітно-посадкової смуги, перону, існуючого терміналу, а також будівництво нового та тимчасового терміналів до 2012 року. Новий термінал МА «Львів» відповідає міжнародним архітектурним, будівельним і технічним стандартам та вимогам ІКАО і рекомендаціям міжнародно-транспортної асоціації ІАТА. Після завершення всіх робіт «повітряні ворота» Галичини, які досі обслуговували 8 областей України, перетворяться на потужний регіональний порт. Водночас це буде лише першим етапом модернізації порту. Другий етап - до 2020 року – передбачає розширення будівлі терміналу і установку додаткового обладнання зі збільшенням пасажиропотоку до 2000 пас/год. У перспективі на базі аеропорту «Львів» може бути створений міжнародний хаб, який відповідає рівню аеропорту «Бориспіль». Нова злітна смуга завдовжки 4 км, зможе приймати Boeing 747-400, Airbus A-380, Іл-96-300 – тобто усі найбільші повітряні судна, які є на сьогодні у світі, без обмеження їхньої максимальної злітної ваги. Максимальна кількість зльотів-посадок – 36 на годину. На кінцевому етапі реконструкції у паркувальній зоні аеропорту можна буде одночасно розмістити 118 повітряних суден різних розмірів. Для покращення інфраструктури МА «Львів» біля нового аеровокзалу також буде зведено автовокзал міжміського сполучення на шість перонів для автобусів.

Відкриття першого терміналу МА «Харків» 28 серпня 2010 року, який працюватиме в форматі Євро-2012, стало знаковою подією на шляху остаточного затвердження України, як країни проведення європейського футбольного чемпіонату Виконавчим комітетом УЄФА. Запуск нового терміналу, площею в 20 тисяч кв. м., дозволить збільшити пасажиропотік до 800 тисяч людей в рік, а в пік завантаженості аеропорт зможе приймати до 2 млн пасажирів. Окрім терміналу, проект оновлення передбачає реконструкцію старої будівлі, який буде виконувати функції VIP-терміналу, будівництво нової злітно-посадкової смуги, капітальний ремонт перону та благоустрій привокзальної площі. Планується створення сучасної паркувальної зони та будівництво автовокзалу. Під час Євро-2012 в МА

«Харків» працюватимуть три термінали, що забезпечуватимуть пасажиро потік у 2500 пас/год: головний (1300 пас/год), розділений на два напрямки(для внутрішніх і міжнародних рейсів, VIP-термінал, реконструйована історична споруда (250 пас/год), тимчасовий реверсний термінал (1000 пас.). Останній після 2012 року планують перепрофілювати у вантажний.

В березні 2011 року реконструйований термінал аеропорту «Жуляни» прийняв перший пасажирський плановий рейс, а новий міжнародний термінал запрацює в грудні 2011 року. 29 березня 2011 аеропорт прийняв Boeing 320 компанії Wizz Air. Цього ж дня була укладена угода між вищезгаданим бюджетним перевізником та МА «Жуляни» про співробітництво. Керівництво компанії Wizz Air прийняло рішення про перебазування всього флоту обсягом 4 літаки з МА «Бориспіль» в МА «Жуляни» з огляду на більшу економічну та стратегічну привабливість останнього, результатом чого стало підписання договору оренди частини аеропорту «Жуляни».

Остаточний проект реконструкції старого терміналу і будівництва нового затвердили 22 вересня 2010 року. Планується, що аеропорт «Жуляни» до Євро-2012 прийматиме близько десятка рейсів в день. Сьогодні в аеропорту існує лише один термінал і, незважаючи на те, що у радянські часи він посідав почесне II місце за вагомістю серед усіх цивільних летовищ СРСР, сьогодні без реалізації створеного проекту і інвестування держави він і надалі перебував би у занепаді. В листопаді 2010 року почалося будівництво нового терміналу площею 12 тис. кв. м, який складатиметься з трьох поверхів. Пропускна спроможність терміналу – 320 чол./годину. Також до 2012 року планується збільшити потужність старого терміналу до 220 чоловік в годину (наразі - менше 100). Для покращення транспортної доступності, у зв'язку з перезавантаженістю Севастопольської площі, від Червонозоряного проспекту у напрямку аеропорту до кінця 2011 року побудують 4-смугову трасу. Але все ж таки головною перевагою аеропорта «Жуляни» є його місцезнаходження в межах міста Києва. Аеропорти міського типу як кінцеві точки польотів, у всьому світі зараз активно будуються і розвиваються (наприклад, в Лондоні морський порт ліквідували і побудували додатковий авіаційний комплекс із однією злітно-посадковою смугою, що сьогодні є дуже популярним і надприбутковим). Це дає підґрунтя сподіватися, що саме МА «Жуляни» в даному контексті буде відігравати основну

роль у прийомі та обслуговуванні тих пасажирів, які прилетіли не з метою транзиту, а з метою прямого прибуття до кінцевого пункту призначення у Києві, оскільки це значно скоротить їх шлях до основного футбольного об'єкта міста та центрально стадіону чемпіонату – «Олімпійського».

Стосовно ж вартості здійснення робіт з реконструкції головних п'яти аеровокзалів України витрати розподіляються наступним чином: найдорожчою є розбудова донецького аеропорту – 6,15 мільярдів гривень, з яких державних коштів – 5,98 млрд. Бюджет модернізації МА «Львів» становить 3,8 млрд. – повністю за рахунок держави; аеропорту «Бориспіль» – 3,36 млрд., з яких 568 мільйонів витратить держава; аеропорту «Київ» – 711,37 млн. (з них держбюджет – 221,6 млн.), МА «Харків» – 1,99 млрд. (з них 1,32 млрд. – державних витрат) гривень. Такі витрати хоч і є надзвичайно великими, їх економічне підґрунтя дає підстави очікувати швидкого повернення інвестицій держави та приватних інвесторів.

Рівень готовності аеропортів на сьогодні наздогнав графік реконструкції завдяки випереджальним темпам будівництва. У МА «Бориспіль» готовність термінального комплексу «D» станом на початок квітня 2011 р. становить 40%, відреконструйованого терміналу «B» – 78 %, розширення перону «F» – 81 %. Добудову терміналів планується завершити у 2011 р. У міжнародному аеропорту «Львів» продовжується будівництво пасажирського терміналу (готовність 40 %), реконструкція злітно-посадкової смуги (готовність 22 %). Об'єкти будуть здані в експлуатацію у грудні та листопаді 2011 р. У міжнародному аеропорту «Донецьк» восени 2011 року запрацює новий термінал (його готовність складає 35 %). Реконструкцію аеродрому, а саме облаштування місць стоянок повітряних суден, планується завершити у жовтні-грудні 2011 р., будівництво злітно-посадкової смуги - в грудні 2011 р. Сьогодні ЗПС (злітно-посадкова смуга) готова на 75 %. Авіадиспетчерська вежа у «Донецьку» збудована на 45 %, а завершення її будівництва планується на грудень 2011. Міжнародний аеропорт «Харків» закінчить будівництво авіадиспетчерської вежі у III кварталі, а добудову існуючого терміналу – у IV кварталі 2011 р. Будівництво нової злітно-посадкової смуги заплановано закінчити у IV кварталі 2011 р.

В той же час варто порівняти наявну українську статистику із статистикою українського партнера по проведенню чемпіонату ЄВРО-2012

– Польщі, в якій на підготовку інфраструктури аеропортів до чемпіонату у наступні два роки буде загалом витрачено 1,3 млрд злотих (понад 430 млн доларів США). Найкращою на сьогодні є ситуація з аеропортом імені Шопена у Варшаві, який фактично готовий до проведення чемпіонату. Ситуація із реконструкцією аеропортів Вроцлава та Гданська є сталою та не викликає сумнівів у спроможності вчасного завершення ремонтно-будівельних робіт. Щоправда, у Гданську пасажирський термінал буде дещо меншим від запланованого через суперечки щодо власності прилеглих земельних ділянок. Водночас досить проблемною є ситуація у Познані, де з огляду на відсутність висновку експертної комісії про вплив на довкілля гальмується будівництво терміналу і паркувальних місць для літаків. Якщо аеропорт вчасно не збудують, організатори розраховують на допомогу аеропорту в Берліні. Крім основних летовищ, польські міста матимуть допоміжні в сусідніх містах. Зокрема, Варшаві допомагатиме аеропорт у Лодзі, Гданську - летовище у місті Мальборк, аеропорт Зеленої Гури підтримає Познань, а пасажиропотік до Вроцлава дещо розвантажить Катовіце, пише часопис. За інформацією Польського агентства повітряного руху, кількість стартів і посадок під час Євро-2012 збільшиться упродовж доби на 150-220. Очікується, що під час чемпіонату Польщу відвідає від 800 тисяч до мільйона вболівальників.

Основні нововведення та новації з підвищення рівня комфортності та безпечності українських аеропортів отримали своє відображення у збільшенні пропускної спроможності терміналів аеропортів; подовженню взлітно-посадкових смуг до довжини 3,5-4 км, що надасть можливість приймати Airbus A-320 і Boeing B-737. Зміни також знайшли своє відображення у впорядкуванні зон реєстрації та очікування у відповідності з міжнародними стандартами ICAO та IATA, введенні у функціонування більшої кількості стійок із системою подачі та зважування багажу та Web-кіосків, що дозволятимуть пасажирів зареєструвати себе та багаж самостійно, що прискорить процес реєстрації і не допускати утворення черг, розширення та переоснащення зон безподаткової торгівлі Duty Free, спорудження тимчасових терміналів на період проведення ЄВРО 2012. До ЄВРО-2012 будуть реалізовані закупівлі кількох десятків перонних автобусів українського виробництва від двох українських виробників: Богдан А70190 та

АероЛАЗ-12, оскільки такий варіант співробітництва є економічно привабливим для усіх сторін даної угоди, зокрема автовиробників, аеропортів, а також держави. Планується також створення паркувальних зон великою місткістю, із можливістю паркування автобусів, вдосконалення транспортного сполучення з містами автодорогами та залізничними гілками, зокрема у Києві в квітні 2012 р. планується відкриття швидкісного залізничного сполучення Бориспіль-Київ Пас., яке є складовою національного проекту «Повітряний експрес». Вищезгадані зміни та новації неодмінно відобразяться на майбутньому як, власне, аеропортів, що перебувають на стадії реконструкції сьогодні, так і авіаційної галузі України в цілому.

Але навіть розглядаючи такі бездоганні, на перший погляд, плани реконструкції українських аеропортів, невдовзі постають такі гострі проблеми існування аеропортів після чемпіонату, як, зокрема, що робити із терміналами, які будуть завантажуватися далеко не на повну потужність, як утримувати прибутковість нових інфраструктурних об'єктів, як запобігти масованим скороченням персоналу аеровокзалів після ЄВРО-2012. Наразі над цими питаннями працюють найкращі інженери, менеджери, технологи, маркетингологи та економісти. Сьогодні можна впевнено стверджувати лише те, що усі українські аеропорти, що пов'язані з Євро-2012 будуть реконструйовані та розбудовані вчасно. Але нам необхідно ретельно вивчати досвід країн, які вже здійснювали подібні масштабні реформи своєї інфраструктури і запозичувати його у вжиток і відповідності з українськими реаліями. Також надзвичайно важливо розробляти більш широкі плани та стратегії функціонування надсучасних аеропортів на подальшу перспективу, яка наста-

не одразу ж після 2012 року використовуючи усі наявні можливості та весь творчий та науковий потенціал інженерів та економістів. Необхідно зосереджувати увагу на ідеї створення в Україні на базі новітніх аеропортів міжнародних хабів на перехресті «світів» Європи та Азії. Тут важливо не забувати про можливий розподіл спеціалізації потенційних хабів та виокремлення чітких профільних стратегій

УДК 316.346.2:654.1(043.2)

Костюк І. А.

Національний авіаційний університет, Київ

## ГЕНДЕРНІ СТЕРЕОТИПИ В ЗАГОЛОВКАХ ДРУКОВАНИХ ЗМІ

*У статті проаналізовано структурно-змістові типи заголовків із лексичними гендерними компонентами, опублікованими на сторінках сучасної україномовної преси. Дослідження сприятиме розширенню наукового бачення гендерної ситуації в сучасному українському суспільстві.*

У добу активізації демократичних перетворень в Україні актуалізуються проблеми становлення соціальної структури держави, а як наслідок, відбувається розподіл соціальних ролей між чоловіком і жінкою.

Слід зазначити, що сьогодні все частіше предметом наукових досліджень стають проблеми зловживання гендерними стереотипами в засобах масової інформації, оскільки цей комунікаційний канал досить швидко реагує на найменші зміни в суспільстві, а як наслідок, і на гендерну ситуацію. Зокрема, останнім часом увага вчених, які займаються вивченням гендерної проблематики, почала зосереджуватися на заголовках медійної продукції, оскільки вони в лаконічній, але показовій формі відображають інформаційне наповнення журналістського матеріалу.

Серед українських учених гендерну проблематику в матеріалах ЗМІ досліджували В.Агєєва, О.Кісь, О.М.Сидоренко, Н.Остапенко, В.Слінчук, Л. Ставицька й інші. В дослідженнях аналізується словесне відображення гендерних стереотипів у пресі.

Для того, щоб дослідити сучасну гендерну ситуацію в Україні за допомогою аналізу україномовної преси, об'єктом дослідження було обрано заголовки журналістських текстів сучасних ЗМІ.

Базою для дослідження стали заголовки, які містять гендерні лексеми, що були опубліковані на шпальтах сучасної української періодики (журнал «Український тиждень», інтернет-видання «Українська правда», газета «День», газета «Іменем закону» тощо).

Мета наукової статті — аналіз заголовків української періодики з гендерними лексемами.

До завдань статті належить: систематизація заголовків сучасних ЗМІ за структурним та тематичним принципом, а також спроба відобразити сучасну гендерну ситуацію в Україні. Слід зазначити, що науковий аналіз

ґрунтується на структурно-змістовому підході, що дає змогу систематизувати та дослідити семантичні особливості медійних заголовків.

У добу активізації інтеграційних процесів на європейському просторі перед Україною стоїть проблема розбудови демократичного суспільства, однією з ознак якого є гендерна рівність. З початку 2011 року в Україні спільними зусиллями Європейської комісії та Програми розвитку ООН реалізується проект з утвердження гендерної рівності в українському суспільстві.

Річ у тому, що кожна людина має біологічну стать та соціальну сутність (соціальну стать), яку відображає поняття «гендер». Гендер — це сукупність соціальних і культурних норм, які історично сформовані та залежать від біологічної статі людини [2, 29]. Гендер — це складний соціокультурний конструкт, який відображає відмінності в ролях, поведінці, ментальних і емоційних характеристиках між чоловічим і жіночим. У рамках цього підходу гендер розуміється як організована модель соціальних відносин між жінками та чоловіками, яка не тільки характеризує їх спілкування і взаємодію в сім'ї, а й визначає їх соціальні відносини в основних інституціях суспільства. Гендер, таким чином, трактується як один з базових вимірів соціальної структури суспільства, який разом з іншими соціально-демографічними та культурними характеристиками (раса, клас, вік) організовує соціальну систему.

Отже, гендер є одним із центральних організаційних принципів, навколо якого обертається соціальне життя. Саме тому для демократичних держав ХХІ століття, політичні процеси яких характеризуються відчутною лібералізацією соціального життя, так важливо дотримуватись гендерної рівності.

Відповідно, щоб утвердити гендерну рівність у суспільстві необхідні спеціальні засоби та методи. Майкл Кімел, автор книги

«Гендероване суспільство», демонструє, які соціальні ресурси формують гендер. На думку вченого, в системі гендерних характеристик особистості однаково важливі й значущі три чинники [1, 76]:

- 1) Ідентичність — соціальне самовизначення особистості;
- 2) Ітерації — стосунки і взаємодія особистості з оточенням;
- 3) Інституції — державні інститути влади, політичні, економічні, соціальні структури суспільства.

До інституцій автор вважає доцільним віднести й засоби масової інформації. Оскільки журналістика — це соціальний інститут, створений для забезпечення всебічного й об'єктивного інформування всіх суб'єктів суспільного життя про соціальну дійсність, що необхідне для оптимального функціонування всіх інших соціальних інститутів і суспільства в цілому як саморегулюючої системи. Отож, соціальна місія журналістики полягає у формуванні громадської думки та управлінні масовими емоціями. З точки зору суспільних інтересів, журналістика адаптує частину науково-практичного знання зі всіх сфер суспільної діяльності для їхнього сприйняття масовою свідомістю, для формування моделей поведінки соціуму, його ідеології (культури, моралі, етики, естетики) та способів розвитку.

Отже, бачимо, що журналістика як соціальний інститут має великий (інколи — вирішальний) вплив на громадську свідомість. Тому вважається, що саме засобам масової інформації під силу сформувати принцип гендерної рівності та повернути до нього суспільство.

Головною проблемою українського суспільства, яке перебуває у процесі становлення гендерної рівності, є гендерні стереотипи, які активно функціонують в мові, а як наслідок — використовуються в засобах масової інформації.

Гендерним стереотипом, на думку В. Слінчук, є один із видів соціальних стереотипів, стандартизованих, стійких, емоційно насичених та ціннісно визначених образів, що ґрунтуються на прийнятих у суспільстві уявленнях про «маскулінне» (чоловіче) та «фемінне» (жіноче) [3, 67].

Причини гендерної нерівності у засобах масової інформації — андроцентрична культура та домінування в ній андроцентричних дискурсивних практик. Механізми формування і

збереження гендерної нерівності у ЗМІ є символічно-мовними, мають риси стереотипності, міфологічності, риторичності. Основним прийомом замовчування гендерних проблем у ЗМІ є зведення усього суспільства лише до чоловічої статі або, навпаки, розширення ознак або інтересів чоловічої статі на все суспільство.

ЗМІ є одним із найважливіших інструментів гендерної політики. Продумана професійна гендерна політика здатна забезпечити врегулювання багатьох гендерних питань з використанням ЗМІ, але в той же час існує серйозна небезпека ескалації гендерної напруги через неадекватну гендерну політику (в тому числі у ЗМІ).

Для більшості сучасних українських засобів масової інформації є доволі поширеним стереотипне висвітлення суспільних ролей та образів жінок і чоловіків. За своїми характеристиками й інтересами чоловіки та жінки протиставляються одне одному. Для цього журналісти використовують газетні штампи: «сильна стаття», «сильна половина людства», «слабка стаття», «слабка половина людства». Порізнному зображені чоловіки та жінки в рубриках новин. Політична та економічна інформація присвячена чоловікам, а матеріали, де йдеться про сім'ю, дітей, здоров'я — жінкам. Аналіз української преси свідчить, що в інформаційних матеріалах про жінок йдеться у сім з половиною разів менше. Вважається, що відтворення патріархальних стереотипів в ЗМІ відбувається свідомо.

Аналізуючи друковані медійні тексти перш за все необхідно звертати увагу на заголовки матеріалів, оскільки кожен заголовок сучасної друкованої медійної продукції — це та частина тексту, яка орієнтує читача на характер, тип, призначення журналістського повідомлення, у лаконічній формі ознайомлює читача з інформаційним наповненням журналу чи газети.

Для того, щоб розглянути проблему зловживання гендерними стереотипами у заголовках, необхідно спершу визначити їх типологію. Для цього звернемося до підходу В. Слінчук, яка виділяє такі різновиди медійних заголовків: проблемні, спонукально-наказові, інформаційно-описові та рекламно-інтригуючі. В основу такого поділу покладено характер змістовного подання інформації, тобто застосовується структурний поділ.



Однак для дослідження сучасного стану гендерної ситуації в Україні слід використати дещо інший поділ. Зокрема, слід звернутись до систематизації заголовків за тематичним вектором, ураховуючи ступінь вияву гендерних стереотипів. Таку спробу здійснила В. Слінчук у статті «Мовностилістичні засоби актуалізації гендерних понять». Дослідниця поділяє заголовки за такими популярними темами, орієнтуючись здебільшого на вияв у заголовках усталених понять:

1. шлюб;
2. призначення жінки в суспільстві;
3. поділ важливих сфер суспільної діяльності, які здебільшого традиційно закріплені за чоловіками;
4. заміна лексем «жінка» та «чоловік» іншими мовними образами, зокрема біблійної, міфічної та метафоричної образності.

Щоб ґрунтовно проаналізувати гендерну ситуацію в українському суспільстві, заголовки слід систематизувати за найпоширенішими темами. Зокрема, слід звернути увагу на ті заголовки, що демонструють гендерні стереотипи, що руйнують усталені уявлення про фемінне і маскулінне.

Першу тематичну групу становлять заголовки з концептом «гендер». Як відомо, ціллю гендерної рівності є підтримка досягнення рівності між жінками та чоловіками з метою забезпечення стабільного розвитку. Однак, аналізуючи цей тип заголовків, бачимо, що активізується проблема гендерної нерівності, що ґрунтується на соціальній політиці країни. Однак чималу роль в цьому відіграють медійні канали, зокрема, преса. Світова спільнота, що підтримує конвенцію Ради Європи щодо боротьби з насильством та гендерною несправедливістю, покладає на засоби масової інформації роль каталізатора в боротьбі з цією проблемою. Якщо ж аналізувати українську пресу, то бачимо, що вона не лише не бореться, а я загострює проблему гендерної несправедливості: «Гендер по-радянськи» (Український тиждень, 08.03.12), «Гендерна рівність vs рівність громадянська» (Українська правда, 03.06.11), «Про гендерний паритет в органах влади й не тільки» (Українська правда, 11.11.10), «Гендер і вибори: запросіть третього» (Українська правда, 15.11.10). Бачимо, що заголовки орієнтують читача на те, що в журналістському матеріалі мова йтиме про розподіл соціальних ролей між чоловіками та жінками. Характерним є те, що в

матеріалах такого типу акцент здебільшого робиться на соціальній значущості чоловіка як гаранта влади, ефективної політики, економіки тощо.

Із другим типом заголовків пов'язані ті, що виявляють специфіку розподілу важливих сфер суспільної діяльності, які раніше традиційно були закріплені лише за представниками чоловічої статі, сьогодні ж активно освоєні сучасною діловою жінкою: «Литвин дав зрозуміти, що влада — це не жіноча справа» (Український тиждень, 02.03.12), «80% українських вчителів — жінки» (Український тиждень, 08.03.12), «Слідчий — нежіноча професія?» (Іменем закону, 01.01.07), «Жінки, гламур і політика» (Дзеркало тижня. Україна, 08.03.07). Така тенденція у свою чергу призводить до мовного сексизму — словесної дискримінації за ознакою статі. Річ у тому, що світова практика демонструє активне освоєння жінками тих професій, які відповідно до гендерних стереотипів вважаються суто «чоловічими», і навпаки. Це явище стало нормою практично для всіх демократичних країн світу. Однак журналісти наслідують стереотипи і використовують штампи для позначення певних професій, що призводить до явища мовного сексизму. Вважається, що гендерна асиметрія мови найбільше реалізується в назвах професій (редактор, журналіст, письменник, громадський діяч, доцент, кореспондент тощо). На думку мовознавців, ця проблема потребує розв'язання. Відомий український лінгвіст професор Олександр Пономарів зазначає, що перенесення рис офіційно-ділового стилю мовлення в інші сфери робить мову незрозумілою. Тому, коли є жіночі відповідники до чоловічих назв професій, звань, посад, то їх треба активно вживати. Професор наголошує на тому, що утворення жіночих відповідників до назв професій та посад чоловічого роду — природна властивість слов'янських мов, і українській мові немає жодного сенсу цієї властивості позбуватися. Тому варто закріплювати в сучасній українській мові етичні та комунікативні норми, які враховують гендерний компонент. Починати, на думку вчених-мовознавців, треба з друкованих засобів масової інформації, оскільки стиль викладу інформації в періодиці переважно не має нічого спільного з офіційно-діловим стилем, а отже, преса має всі можливості впроваджувати жіночі відповідники до професій, звань та посад чоловічого роду, популяризувати їх серед

соціуму. У пресі вже є матеріали з жіночими відповідниками до професій чоловічого роду, але їх замало для протистояння гендерній нерівності: «Сім держав запропонували свою підтримку письменниці Марії Матіос» (Український тиждень, 13.01.11), «Прем'єрка СІЗОНу» (Український тиждень, 06.08.11), «Фінська журналістка розповіла киянам про дивацтва росіян» (Український тиждень, 18.08.11).

Водночас ці групи заголовків можна поділити на підгрупи: заголовки з концептами «чоловік» та «жінка» й похідними від них; заголовки, у яких переосмислено роль чоловіків і жінок у суспільстві; заголовки з концептом «шлюб» тощо: «Слабка ланка» (Український тиждень, 14.03.12), «Вийти заміж та народити дитину — чого ще може досягнути українка?» (Українська правда, 07.03.12), «У рейтингу рівноправності жінок Україна опинилася між Перу і Белізом» (Український тиждень, 08.03.12), «Про чоловіків і гендерну рівність. Як патріархат дискримінує чоловіків?» (Український тиждень, 07.03.12), «Привид патріархату» (Український тиждень, 08.03.12), «У Криму вмирає сильна стать» (Українська правда, 05.03.08), «Слабка стать — окраса спецназу» (Іменем закону, 13.03.11), «На Донеччині — бум інтернаціональних шлюбів» (День, 28.02.07), «Барбі для політиків» (Український тиждень, 08.02.11) тощо.

Розглянувши побутування заголовків із гендерними стереотипами в текстах ЗМІ, можемо зробити висновок, що роль жінки помітно зростає, але на сторінках преси ще є журналістські матеріали з заголовками, які відтворюють традиційну недооцінку ролі жінки в соціумі; водночас зменшується роль чоловіка у важливих сферах суспільної життєдіяльності, про що свідчить структурно-змістове наповнення заголовків журналістських матеріалів на сторінках сучасної україномовної преси.

Таким чином, українське суспільство суттєво змінюється. Після проголошення незалежності Україна конституційно визначила себе демократичною, вільною, правовою державою. І якщо держава оповістила про демократизацію всіх інститутів влади, всього життя суспільства, то вона має створити рівні умови для розвитку та самореалізації всього населення. Значну роль у цьому процесі, як ми вже з'ясували, відіграють засоби масової інформації.

ЗМІ повинні висвітлювати інформацію об'єктивно та достовірно, а це можливо тільки при їхній повній реальній самостійності, незалежності та свободі дій, що вирішується на законодавчому рівні. Відповідно до ст. 11 Закону України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків» від 08.09.2005 в нашій державі повинна проводитись інформаційно-роз'яснювальна робота в засобах масової інформації з питань забезпечення гендерної рівності. Однак цей припис функціонує лише на рівні закону, а щодо практичної його реалізації, то можемо спостерігати на сторінках друкованої медійної продукції функціонування гендерних стереотипів і мовного сексизму, що негативно впливає на формування громадської думки, а як наслідок — на формування соціальної структури суспільства.

#### Список літератури

1. Кімел М. С. Гендероване суспільство / М. С. Кімел. — К.: Сфера, 2003. — С. 76–85.
2. Семиколєнова О. І. Основи культури гендерної рівності / О. І. Семиколєнова. — К.: Ніка-Центр, 2010. — С. 29–35.
3. Слінчук В. В. Соціальна типізація гендерних стереотипів у мові ЗМІ / В. В. Слінчук // Наук. зап. Ін-ту журналістики. — К., 2004. — Т. 17. — С. 67–74.
4. Слінчук В. В. Мовностилістичні засоби актуалізації гендерних понять / В. В. Слінчук // Наук. зап. Ін-ту журналістики. — К., 2005. — Т. 19. — С. 109–113.

УДК 342.727(045)

Сіліченко А. П.

Національний авіаційний університет, Київ

**ІНТЕРНЕТ-ЦЕНЗУРА ЯК ЯВИЩЕ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН**

*Стаття присвячена таким аспектам Інтернет - цензури, як недоліки і переваги цього явища, способи її здійснення, ступінь жорсткості у країнах, що представляють різні регіони світу і суспільно-політичні устрої. Проаналізовані основні міжнародні правові документи, які виступають гарантом права людини на свободу думки і слова, непрямо забороняють цензуру на універсальному рівні. Досліджено регулювання питання в таких країнах, як Росія, Україна, США і Китай.*

Сучасний етап розвитку міжнародних відносин характеризується наявністю інформаційної складової. Інформації настільки багато, що контролювати її зміст, точність і актуальність стає дедалі важче, особливо в Інтернет – просторі. В той же час необхідність певного виду контролю не ставиться під сумнів, оскільки деякі відомості здатні не просто дезінформувати, а й навіть нашкодити суспільній моралі, розпалити ворожнечу, закликати до насильницьких дій. Саме тому питання здійснення цензури мережі на державному рівні представляється особливо актуальним.

Глобалізація інформаційних та економічних процесів, розвиток засобів зв'язку призвели до формування імперативу ХХІ в. Він визначається, з одного боку, просторовими інформаційними технологіями, що створюють культуру віртуальної реальності, доступну кожному учаснику комунікативного процесу, з іншого боку - новими можливостями міжнародної еліти керувати за допомогою відомих медіа-технологій політичними та економічними процесами, маніпулюючи світовою свідомістю поза національними інтересами, персональною та громадською ідентичністю. В нових умовах набуває якісно іншого звучання проблема цензури - невід'ємної функції будь-якої держави, яка в певних формах реалізує не тільки систему заборон і обмежень, але і представляє собою потужний пропагандистський механізм. Політична цензура, яка запроваджується в різних формах, стала реальністю для всіх держав, незалежно від типу та рівня їхнього розвитку [1].

Сьогодні більшість авторитарних режимів світу намагається контролювати, що роблять та читають онлайн жителі їх країн. Уряд таких країн все краще і краще вчиться блокувати небажані матеріали, за допомогою технологій, що придбані в основному у американських приватних компаній. Китай - безсумнівний

чемпіон світу по контролю Інтернету. Але в останні роки, ця країна вже відчуває дихання в спину від своїх суперників. Кожна країна, що намагається цензурувати Інтернет, має свій власний стиль та свою власну тактику.

Мережева цензура за сучасних умов відсутня хіба що в найвідсталіших країнах світу, де рівень життя настільки низький, що люди не спроможні придбати персональний комп'ютер і оплатити доступ до Інтернету, в країнах, які програють за рівнем економічного й інформаційного розвитку.

Що ж саме ми розуміємо під цензурою? Цензура — контроль держави, організації чи групи людей над публічним виявом думок і творчості індивіда. Як правило, проявляється у придушенні вияву певних ідей, торкання певних тем або вживання певних слів [2]. Інтернет-цензура (англ. «Internet Censorship») - контроль і припинення публікації або доступу до інформації в мережі Інтернет.

Фільтрація Інтернету на державному рівні - добре це чи погано? Як завжди, висловлюються різні думки. Ми не беремося дати однозначну відповідь на це запитання. З одного боку, ступінь фільтрації може бути різним, з іншого боку, частково відповідь на це питання лежить в ідеологічній площині, тому кожен може відповісти на нього, виходячи зі своїх політичних пристрастей. Як відомо, «своя цензура - захист суспільства, чужа - заборона свободи».

Отже, перша позиція найбільш яскраво виражена на сторінках web-сайту [www.rsf.org](http://www.rsf.org), де наводиться список 15 країн - так званих ворогів Інтернету, куди серед інших входять Китай, Куба, Іран, Сирія, Північна Корея, В'єтнам і Білорусія. Ця позиція досить добре відома і формулюється приблизно так: «Найбільш сильно фільтрують Інтернет в країнах з низьким ступенем розвитку демократії, де побоюються доступу своїх громадян до незалежних ЗМІ.

У цих країнах не тільки обманюють громадян, але і заважають розвитку вільних ЗМІ, обмежують вільний обмін думками, утискають права людини і т.п.».

Прихильники другої позиції апелюють до теорії інформаційних воєн, розглядаючи цей термін в широкому (ідеологічному) сенсі, тобто як комплекс заходів по впливу на масову свідомість людей в умовах інформаційної відкритості. На відміну від тоталітарної пропаганди (коли все будується на «монополії на правду»), методи інформаційної війни передбачають наявність різних джерел інформації, які нав'язують свою точку зору в різній мірі. Цікаві висновки робить у своїй книзі «Інформаційна війна» С. П. Расторгуєв. Автор монографії визначає інформаційні війни як «цілеспрямовані інформаційні дії інформаційних систем одна на одну з метою отримання матеріального виграшу». Одним із засобів інформаційної зброї є мирна пропаганда переваг свого способу життя. Нав'язування власних стереотипів поведінки оточуючим системам неминуче послаблює останні і це безпечно для самого агресора, оскільки ця інформація не програмує його власну інформаційну систему [3].

Цензура в Інтернеті стає усе більш витонченою. У міру вдосконалення технологій передачі новин розширюється арсенал засобів блокування інформації. Ця тенденція детально описана в новій доповіді Комітету захисту журналістів, приуроченій до Всесвітнього дня свободи друку. Його автори вивчили 10 найбільш поширених у світі методів цензури в Інтернеті [4].

Нижче описані найбільш поширені методи цензури в Інтернеті.

1. Блокування доступу в Інтернет.
2. Точкова цензура
3. Відмова в доступі
4. Контроль над інфраструктурою
5. Атаки на сайти вигнанців
6. Вірусні атаки
7. Державна кібер - злочинність
8. Відключення Інтернету
9. Арешти блогерів
10. Застосування сили проти Інтернет-журналістів [5].

Інтернет-фільтрації, однак, притаманні два простих недоліки: недостатнє і надмірне блокування. Хоча деякі технології можуть бути ефективними при блокуванні специфічного змісту веб-сайтів високого профілю, все одно

вони не в змозі точно визначити зміст мільярдів інших, менш відомих веб-сторінок та інтернет-ЗМІ, включаючи групи новин, списки адрес електронної пошти, чатів та миттєвого обміну повідомленнями. З іншого боку, технології фільтрації часто блокують контент, який вони ніколи не мали наміру блокувати, це явище називається надмірним блокуванням [6].

На сьогодні не існує жодного універсального нормативно-правового акту, який би регулював явище Інтернет-цензури. Але є міжнародні документи, які визначають фундаментальні права людини на свободне отримання, пошук, створення інформації, в жодному з яких відкрито не дозволяється цензура в Інтернеті, навпаки, засуджуються будь-які дії, спрямовані на ущемлення вищезазначених прав. До таких документів відносяться: Женевська Декларація принципів, Женевський План дій, Туніське зобов'язання, Туніська програма для інформаційного суспільства, Загальна Декларація прав людини, Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, Заключний акт Наради з безпеки і співробітництва в Європі, Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства, Міжнародний пакт про економічні, соціальні та культурні права, Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – глобальна задача в новому тисячолітті», Декларація Ради Європи про свободу комунікацій. Лише у деяких випадках, а зокрема, якщо повідомлення містять заклик до відкритого протистояння, ворожнечі, якщо вони підривають суспільну мораль і порядок, шкодять репутації і честі окремих фізичних чи юридичних осіб, інформація може бути у законному порядку знищена або видозмінена.

Цікаво дослідити, як мережева цензура здійснюється в різних регіонах світу, а саме, на території СНД (в Росії і в Україні), Сходу (Китаю) і Заходу (США). В Україні цензура забороняється в основному законі, хоча відповідальність, яка несеться за її здійснення, не прописана. В законодавстві РФ, на відміну від українського, цензура не лише засуджується. В Кодексі про адміністративні правопорушення, Кримінальному кодексі передбачені санкції за неправомірне цензурування інформації в мережі. У США нещодавно були спроби прийняти закони, які б дозволяли Інтернет-цензуру, але масові протести не дали цьому статися. Китай же, на противагу усім попереднім країнам, навіть не намагається приховати факт регулярної

перевірки і видалення небажаних матеріалів, розміщених у Всесвітній павутині. Китайське законодавство цю діяльність органів державного управління виправдовує і заохочує.

Стаття 15 Конституції України проголошує заборону цензури. Що ж розуміємо під цензурою? На це питання знаходимо відповідь у статті 45-1 Закону України «Про інформацію»: це вимога, спрямована до засобу масової інформації, журналіста, головного редактора, організації, що здійснює випуск засобу масової інформації, його засновника (співзасновника), видавця, розповсюджувача, попередньо узгоджувати інформацію, що поширюється (крім випадків, коли така вимога йде від автора цієї інформації чи іншого суб'єкта авторського права і (або) суміжних прав на неї), та/або накладення заборони (крім випадків, коли така заборона накладається судом) чи перешкоджання в будь-якій іншій формі тиражуванню або поширенню інформації з боку органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб.

Безумовно, одним із найпотужніших на сьогодні видів відповідальності може стати морально-етична відповідальність, скажімо, у вигляді громадського осуду цензурних діянь. Однак на рівні держави юридичної відповідальності безпосередньо за цензуру не передбачено.

Хоча тут можемо говорити про два випадки навіть кримінальної відповідальності за діяння, які підпадають під цензуру:

1) зловживання владою або службовим становищем, а так само перевищення влади або службових повноважень (статті 364, 365 Кримінального кодексу України);

2) умисне перешкоджання законній професійній діяльності журналістів (стаття 171 Кримінального кодексу України).

Таким чином, незважаючи на те, що Законом України «Про інформацію» передбачено, що відповідальність за порушення законодавства про інформацію несуть особи, винні у цензурі, ані адміністративної, ані кримінальної відповідальності за цензуру прямо не передбачено. Хоча «цензорів» теоретично можна притягнути до кримінальної відповідальності за зловживання (перевищення) владою або службовим становищем та за перешкоджання законній професійній діяльності журналістів [7].

Згідно із статтею 29 Конституції Російської Федерації:

Кожному гарантується свобода думки і слова.

Не допускаються пропаганда або агітація, збуджуючі соціальну, расову, національну або релігійну ненависть і ворожнечу. Забороняється пропаганда соціальної, расової, національної, релігійної або мовної переваги.

Ніхто не може бути примушений до висловлювання своїх думок і переконань або відмови від них.

Кожен має право вільно шукати, отримувати, передавати, створювати і поширювати інформацію будь-яким законним способом. Перелік відомостей, що становлять державну таємницю, визначається федеральним законом.

Гарантується свобода масової інформації. Цензура забороняється [8].

Стаття 3 Закону РФ «Про засоби масової інформації» забороняє цензуру

Цензура масової інформації, тобто вимога від редакції засобу масової інформації з боку посадовців, державних органів, організацій, установ або громадських об'єднань заздалегідь погоджувати повідомлення і матеріали ... - не допускається.

Створення і фінансування організацій, установ, органів або посад у завдання або функції яких входить здійснення цензури масової інформації, - не допускається [9].

Кодекс про адміністративні правопорушення встановлює відповідальність за відмову в наданні громадянину інформації (стаття 5.39) і перешкоджання впевненому прийому радіо- і телепрограм (стаття 13.18).

Стаття 5.39. Відмова в наданні інформації

Неправомірна відмова в наданні громадянину і (або) організації інформації, надання якої передбачено федеральними законами, невчасне її надання або надання свідомо недостовірної інформації, за винятком випадків, передбачених статтею 7.23.1 Кодексу, веде до накладення адміністративного штрафу на посадових осіб в розмірі від однієї тисячі до трьох тисяч рублів.

Стаття 13.18. Перешкоджання впевненому прийому радіо- і телепрограм

Перешкоджання впевненому прийому радіо- і телепрограм шляхом створення штучних перешкод - веде до накладення адміністративного штрафу на громадян в розмірі від п'ятисот до однієї тисячі рублів; на посадових осіб - від однієї тисячі до двох тисяч рублів; на юридичних осіб - від десяти тисяч до двадцяти тисяч рублів [10].

Отже, сьогодні в суспільній свідомості усталилася думка: наявність цензури - перша ознака тоталітарного політичного режиму, відсутність цензури - ознака демократичного способу організації суспільства. Проте, не можна однозначно стверджувати, що політичний режим є основним критерієм ступеня жорсткості Інтернет-цензури, оскільки навіть у державах, що називають себе демократіями, вона вже є і стрімкими темпами розвивається. В Сполучених Штатах Америки національними законами строго забороняється використання неліцензійних копій аудіо – і відео продуктів, при чому як на території цієї країни, так і за її межами, якщо автором захищених робіт є американець. Однак, не можна порівнювати цензуру мережі в США із цензурою, наприклад, Китаю, де будь-яке образливе висловлювання на адресу керівної партії чи лідера держави неминуче призводить до переслідувань і насильства. КНР прагне не стільки захистити національного виробника, як це роблять Штати, скільки відгородити себе від решти світу, зберегти унікальність свого суспільно - політичного устрою, монокультурність своєї нації. Заходом подібні спроби трактуються як такі, що порушують основоположні права людини на інформацію, на свободу думки і вільне її висловлювання. І навіть якщо характер цензури в Америці дещо інший, ніж в Китаї, не можна випускати з уваги факту її беззаперечної наявності. Уряд США неодноразово наголошував на тому, що метою контролю інформаційних потоків в Інтернеті є боротьба із порушенням прав інтелектуальної власності, з усіма можливими загрозами національному порядку, суспільному спокою, а також захист моралі громадськості. Цілі, звичайно,

справедливі, притаманні демократичному устрою, проте ніхто не стане заперечувати, що за таких умов виникає підозра щодо намагань уряду контролювати всіх користувачів мережі й розробити найбільш ефективні інструменти впливу.

#### Список літератури

1. Горяева Т.М. «Политическая цензура в СССР. 1917-1991 гг.», РОССПЭН, 2009 р.
2. Цензура. Твой выбор. Доступно з: [http://yavibral.ru/index.php?page=6&news\\_id=211](http://yavibral.ru/index.php?page=6&news_id=211).
3. Прохоров А. Цензура в Интернете: «за» и «против». Компьютер Пресс. Доступно з: <http://www.compress.ru/article.aspx?id=17261&iid=799>.
4. Комитет защиты журналистов обнаружил 10 методов цензуры в Интернете. Отдел новостей и СМИ Радио ООН. Доступно з: <http://www.unmultimedia.org/radio/russian/archives/83800>.
5. Десять методов Интернет-цензуры. Malsagoff. Доступно з: <http://malsagoff.livejournal.com/409670.html>.
6. About Filtering. OpenNet Initiative. Доступно з: <http://opennet.net/about-filtering>.
7. Цензура в Україні: яка вона? ТелеКритика. Доступно з: <http://www.telekritika.ua/media-rinok/regulyuvannya/yuridichna-consultaciya/2008-05-07/38232>.
8. Глава 2. Права и свободы человека и гражданина. Конституция Российской Федерации. Доступно з: <http://www.constitution.ru/10003000/10003000-4.htm>.
9. Закон РФ «О средствах массовой информации» (Закон о СМИ). КонсультантПлюс – надёжная правовая поддержка. Доступно з: <http://www.consultant.ru/popular/smi/>.
10. Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ), КонсультантПлюс – надёжная правовая поддержка. Доступно з: [http://www.consultant.ru/popular/koap/13\\_6.html#p960](http://www.consultant.ru/popular/koap/13_6.html#p960).

Науковий керівник – Алієв М.М.,  
канд. політ. наук, доц.

УДК 327 (045)

Сіліченко А. П.

Національний авіаційний університет, Київ

**ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ ОДНОПОЛЯРНОГО СВІТУ**

*У статті розглядаються проблеми формування сучасної системи міжнародних відносин. Аналізуються сучасні концепції та підходи до їх реалізації. Значна увага приділена перевагам та недолікам однополярного світу.*

Сьогодні всі активно обговорюють процес глобалізації, який характеризується посиленням політичних, економічних, культурних зв'язків між державами. Але не менше уваги приділяється явищу домінування США на світовій арені, які ніби стоять «над» складною взаємопов'язаною системою окремих країн і регіонів, бо перевершують всіх за рівнем свого розвитку і наявного потенціалу. Питання визначення типу сучасного світоустрою є актуальним вже тому, що воно дискусійне, і однозначно на нього відповісти важко. Особливо цікавим і, можливо, практично корисним можна вважати той розріз проблеми, який присвячений дослідженню недоліків і переваг однополярності, або гегемонії США, бо він вкаже, від чого треба найближчим часом позбавитися, а на чому зробити акцент, щоб забезпечити загальне благо. Розвиток інтеграційних процесів між окремими державами в напрямку єдиної цивілізації планети – це факт, який нині не викликає ніяких заперечень. З'являється нова спільнота людей з національними особливостями характеру, з різними традиціями, культурою, релігійними переконаннями, соціально-економічним рівнем розвитку, способом життя. При цьому логіка суспільного розвитку спрямовує зусилля людей до співробітництва і миру, а логіка збереження етносу, національної свідомості і самовизначення часто супроводжується суперечностями, що не виключають проявів конфронтації і силових політики. Одним із цікавих питань, яке ставлять сьогодні перед собою вчені-міжнародники, це визначення сучасного світоустрою. Яким є світ сьогодні: уніполярним чи багатополарним? Домінують США чи міжнародною спільнотою керують декілька потужних центрів? На це питання однозначної відповіді на сьогодні нема. Тому дана проблема і представляє особливий інтерес.

Проблема рівноваги сил як важливого компонента міжнародних відносин знайшла своє відображення в працях філософів Гердера, Гоббса, Гегеля, Канта, Фіхте; політиків Гамільтона, Та-

лейрана, Дж. Монро, Меттерніха, Т. Рузвельта, В. Вільсона; військових теоретиків Клаузевіца, Мольтке, Астаф'єва та інших. Французький письменник й архієпископ Франсуа Фенелон (1651-1715) здійснив одну з перших спроб обґрунтувати концепцію «балансу сил» через призму певних подій, що повторюються та впливають на закономірності міжнародних відносин. Поняття «рівновага сил» вперше використано в Утрехтському мирі 1713 р., авторство цього терміна належить засновнику англійської колонії в Північній Америці У. Пенну (1644-1718). Якщо говорити про уніполярність, то дослідженням домінуючого положення «світових держав» в управлінні глобальними процесами свого часу досліджували Морган, Модельські, характеристика переваг та слабих монополярних і мультиполярних систем, в т.ч. і в умовах конфліктів, дається Хаасом. Роботи Бжезинського «Велика шахівниця», Уткіна «Американська стратегія ХХІ століття», Хантінгтона «Одинока наддержава», Фукуями «Кінець історії» дуже допомогли при вивченні даного питання.

Мета статті: довести, що сучасний світ більше тяжіє до однополярності і дослідити переваги, недоліки гегемонії США у сучасній системі міжнародних відносин.

Поставлена мета досягається через виконання таких завдань дослідження:

- дослідити проблему визначення сучасного світоустрою;
- визначити переваги домінування США на сучасному етапі;
- виявити недоліки гегемонії Америки.

Для початку спробуємо зобразити структуру сучасного світу. Наразі Сполучені Штати, звичайно, є єдиною державою, що має беззаперечну перевагу в усіх складниках впливу (економічному, військовому, дипломатичному, ідеологічному, технологічному та культурному). На другому рівні знаходяться великі регіональні держави, що переважають сусідів по регіону, але неспроможні поширити свій вплив у глобальному масштабі,

як, скажімо, Сполучені Штати. Сюди належать німецько-французький кондомініум у Європі, Росія в Євразії, Китай та Японія (потенційно) у Східній Азії, Індія в Південній Азії, Іран у Південно-Західній Азії, Бразилія в Латинській Америці, ПАР та Нігерія в Африці. На третьому рівні знаходяться другорядні регіональні держави, інтереси яких часто суперечать могутнішим регіональним державам. До них належать Велика Британія (відносно німецько-французької комбінації), Україна (відносно Росії), Японія (відносно Китаю), Південна Корея (відносно Японії), Пакистан (відносно Індії), Саудівська Аравія (відносно Ірану) та Аргентина (відносно Бразилії) [1].

Наддержава або гегемон однополюсної системи, не маючи конкурентів в особі великих держав, зазвичай, здатна доволі довго домінувати над малими державами, аж поки її не знекровлять внутрішні проблеми або певні сили з-поза меж цієї системи.

Переваги однополюсної системи

В цілому, в умовах однополярності США намагаються зберегти співпрацю у стратегічній сфері з деякими іншими країнами світу, наприклад, з РФ. Підтверджує це Братиславський саміт, який відбувся 25 лютого 2005 р. за участю президентів Росії і США. На саміті було оцінено стан російсько-американських відносин, зокрема пройшов конструктивний діалог з питань боротьби з глобальними викликами. Головними питаннями, що розглядалися на саміті стали: боротьба з тероризмом, припинення незаконного обігу та вивезення переносних протиповітряних зенітних ракетних комплексів, створення завіси поширенню ракетних ядерних технологій здебільшого в таких країнах як Іран та Північна Корея [6].

Цей саміт, таким чином, можна назвати однією із спроб США вирішити проблеми, що стосуються всієї міжнародної спільноти, що засвідчує їх небайдужість до подальшого розвитку подій у світі. Після завершення саміту президенти обох країн прагнули продовжувати політичний діалог у напрямку нерозповсюдження зброї масового враження, боротьби з міжнародним тероризмом та врегулювання регіональних конфліктів. І якщо захищати теорію, що світ сьогодні можна назвати однополярним, то США в такому разі повинні відігравати роль мобілізатора сил всієї міжнародної спільноти для протидії найгіршим загрозам, роль лідера і центра. Звичайно, з могутнім лідером проблеми вирішуватимуться швидше, організація пошуків і втілень в життя

дієвих механізмів боротьби із загрозами буде на якісно вищому рівні, ніж в умовах мультиполярності, коли декілька світових центрів є однаково потужними, і їм важко про щось домовитися.

Наприкінці 2003 р. у газеті «Известия» з'явилася стаття під назвою «Договір про стратегічну дружбу» у якій зокрема стверджувалось, що «ліберальний світовий порядок, який формується США і базується на цінностях відкритої ринкової економіки, демократії і прав людини, а також підкріплений військовим домінуванням, не суперечить інтересам Росії» [11]. На фоні погіршення стосунків між Європою та США через суперечності щодо Іракського конфлікту, в Росії пропагувалась ідея союзу зі США з метою попередження загрози з боку інших держав та наддержавних утворень. Таким чином, можна стверджувати, що однією з переваг однополярності є можливість країн розраховувати на допомогу з боку США, на їх захист при протистоянні як з окремими державами, так і з цілими регіональними об'єднаннями, які можуть нав'язувати свої порядки з огляду на свою порівняну перевагу.

Цікавою перевагою однополярності є наступний очевидний факт: чим частіше США нападає на якогось іноземного лідера, тим популярнішим він стає серед своїх співвітчизників, які пишаються його мужністю у протистоянні наймогутнішій державі світу. Політика демонізації зарубіжних лідерів (від Фіделя Кастро, який пережив 8 американських президентів, до Слободана Мілошевича та Саддама Хусейна) жодного разу не привела до втрати ними влади. Навпаки, найкращим способом утриматися при владі для диктатора маленької країни стало спровокувати Сполучені Штати з тим, щоб вони проголосили його лідером «злочинного режиму» та загрозою для міжнародного миру [1].

Якось один з провідних японських дипломатів, посол Хісаші Овада, зауважив, що з моменту закінчення Другої світової війни Сполучені Штати проводять політику «одностороннього глобалізму», постачаючи суспільний товар у формі безпеки, протистояння комунізму, відкритої глобальної економіки, допомоги в економічному розвитку та сильних міжнародних інституцій.

Існує думка, що якби перспектива однополюсного світу стала неминучою, багато країн віддали б перевагу саме Сполученим Штатам в ролі гегемона. Але зробили б це головне через віддаленість Америки, а відтак і через маловірогідність спроб зазіхання на їхню територію. Другорядні регіональні держави часто розглядають



американський вплив як фактор обмеження домінування інших великих регіональних держав, які в їх розумінні представляють набагато більшу небезпеку.

Америка певний час працювала над розвитком тісних стосунків з Україною для запобігання експансії російської могутності. Після того, як Бразилія стала домінувати в Латинській Америці, США значно покращили свої стосунки з Аргентиною, яка тепер вважається військовим союзником Америки. Сполучені Штати тісно співпрацюють з Саудівською Аравією для стримування іранського впливу в регіоні Перської затоки та Пакистаном - хоча й менш успішно - для протидії Індії в Південній Азії. В усіх названих випадках кооперація слугує взаємним інтересам щодо стримування впливу великих регіональних держав.

Країнам, які визнають американське лідерство, США віддають доступом до своїх ринків, технічною та військовою допомогою, заплуванням очей на невідповідність їхніх інститутів американським суспільним нормам (наприклад, порушення прав людини в Саудівській Аравії, створення ізраїльської ядерної зброї), підтримкою у міжнародних організаціях, підкупам та запрошенням політичних лідерів до Білого Дому. Кожна велика регіональна держава також зацікавлена в американській підтримці на випадок конфліктів з іншими регіональними державами. З огляду на переваги, які можуть гарантувати США, для багатьох країн оптимальнішим курсом буде, виражаючись дипломатичним сленгом, не «балансування» проти Сполучених Штатів, а «приєднання» до них [4].

В останні кілька років Сполучені Штати, зпоміж іншого, намагалися (чи сприймалися як такі, що намагаються) більш чи менш одноосібно робити наступне: змусити інші країни прийняти американські цінності в галузі демократії та прав людини; завадити іншим країнам зміцнити свій військовий потенціал настільки, щоб протистояти традиційній американській винятковості; нав'язувати дотримання американських законів поза межами США; класифікувати інші країни відповідно до їхнього ставлення до американських норм щодо прав людини, наркотиків, тероризму, поширення ядерної та ракетної зброї та свободи віросповідання; застосовувати санкції щодо країн, які не відповідають американським вимогам в цих галузях; обстоювати інтереси американських корпорацій під гаслами вільної торгівлі та відкритих ринків; формулювати політику Світового Банку та МВФ таким чином, щоб

вони слугували тим самим корпоративним інтересам; втручалися в локальні конфлікти, доволі далекі від їхніх прямих інтересів; примушували інші країни вести таку економічну та соціальну політику, що відповідає економічним інтересам США; сприяти продажу американської зброї за кордоном, водночас намагаючись завадити подібній торгівлі інших країн; усунути одного генерального секретаря ООН і призначити іншого; розширити НАТО за рахунок Польщі, Угорщини та Чехії; провести військові акції проти Іраку і згодом запровадити жорсткі економічні санкції проти нього; класифікувати окремі держави як «злочинні», виключивши їх зі світових інституцій лише тому, що вони відмовилися виконувати американські бажання.

Ще одним недоліком однополярності є величезні витрати США на підтримку їх світової гегемонії. Американська громадськість починає задумуватися над тим, чого варті взагалі такі жертви? Ані Конгрес, ані громадськість США не готові піти на витрати та ризики, пов'язані з одноосібним глобальним лідерством. Деякі з прибічників американського лідерства виступають за збільшення оборонних витрат на 50 %. Американська громадськість не бачить жодної потреби у витрачанні більшої кількості ресурсів для забезпечення американської гегемонії. Звичайно, зовнішньополітична еліта може ігнорувати або засуджувати цей факт, але необхідно визнати, що Сполучені Штати не мають внутрішньої політичної бази для створення однополюсного світу.

Діючи ніби в умовах однополюсного світу, США стають дедалі самотнішими. Спільнота, від імені якої виступають США, обмежується у найкращому разі їхніми англо-саксонськими родичами (Британія, Канада, Австралія, Нова Зеландія), коли йдеться про більшість питань, Німеччиною та ще кількома європейськими демократіями – коли йдеться про кілька питань, Ізраїлем – коли йдеться про деякі близькосхідні питання, та Японією – коли йдеться про виконання резолюцій ООН. Це важливі держави, але це аж ніяк не вся міжнародна спільнота.

Односторонні санкції та інтервенції – це гарантія зовнішньополітичних катастроф. Американським лідерам слід позбавитись своїх ілюзій щодо подібності їхніх інтересів та цінностей решти світу. Справді, часом американська політика може сприяти громадському благу і слугувати загальноприйнятим цілям. Проте часто вона лише шкодить, і не тільки через свою унікальну моралістичність, але й просто тому, що Америка

– єдина наддержава, а відтак її інтереси конче відрізняються від інтересів інших країн [1].

Політичні та інтелектуальні лідери більшості країн світу чинять рішучий опір перспективі однопольного світу і віддають перевагу творенню справжньої багатопольності. На гарвардській конференції 1997 року вчені говорили про те, що еліти країн, які складають дві третини населення світу (Китай, Росія, Індія, арабський, мусульманський та африканський світ), розцінюють США як єдину найбільшу зовнішню загрозу своїм суспільствам. Вони вбачають в Америці не військовою загрозою, а небезпеку для їхніх цілісності, автономії, добробуту та свободи дій. Вони вважають Сполучені Штати нав'язливими, односторонніми, лицемірними, інтервентом, експлуатором, який практикує подвійні стандарти, займається «фінансовим імперіалізмом» та «інтелектуальним колоніалізмом» і буде свою зовнішню політику, виходячи з потреб внутрішньої. Так, один індійський політолог зауважив, що для індійської еліти «Сполучені Штати є серйозною дипломатичною та політичною загрозою. Фактично з кожного важливого для Індії питання – ядерна зброя, технології, економіка, екологія чи політика – США мають «вето» або мобілізують зусилля. Тобто, США можуть заборонити Індії досягти того, чого вона прагне, і загінувати інші країни приєднатися, щоб покарати Індію» [3].

Отже, однополярність сьогодні, якщо ми припускаємося того, що вона існує, характеризується цілою низкою переваг і недоліків. Серед переваг найголовнішими є наступні: США централізують зусилля і наявні ресурси всього світу для вирішення нагальних проблем людства, надають підтримку тим країнам, які поділяють ідеологію

США і які не здатні самотужки протистояти сильним державам регіону або місцевим регіональним об'єднанням. На ряду з перевагами виділяються й недоліки, які набагато активніше обговорюються засобами масової інформації. США рідко залишаються осторонь регіональних проблем, нав'язують своє бачення тієї чи іншої ситуації владі держав і вимагають від решти світу покори. В разі, якщо країни наголошують на своєму бажанні йти власним шляхом, США перетворюються на справжнього тирана і чинять різного роду тиск з метою послабити інакодумців, ізолювати їх від решти світу і не дати можливості протистояти гегемону. Але якщо США найближчим часом не передивляться свою зовнішньополітичну стратегію, то незгода деяких держав може перетворитися у відкриту опозицію політиці США. Найвищою формою такої реакції може бути формування антигегемоністичної опозиції за участю кількох великих держав.

#### Список літератури

- 1) Гантінгтон С. «Єдина наддержава». – Доступний з <<http://www.ji.lviv.ua/n16texts/hanting1.htm>>;
- 2) «Єдина наддержава»// XYZ. – Доступний з <[xyz.org.ua/russian/koi/.../hunt\\_superpower.html](http://xyz.org.ua/russian/koi/.../hunt_superpower.html)>;
- 3) «Єдина наддержава» (Ч. 3)//XYZ. – Доступний з <[xyz.org.ua/102st.html](http://xyz.org.ua/102st.html)>;
- 4) «Єдина наддержава» (Ч. 4)//XYZ. – Доступний з <<http://xyz.org.ua/103st.html>>;
- 5) Іжак О., Гавриш О. «Новий формат американсько-російських відносин і реалізація інтересів України». – Доступний з <<http://www.db.niss.gov.ua/monitor/comments.php?catid=8&id=339>>;
- 6) Кондратенко О., Основні моменти формування російсько-американських відносин у постбіполярний період

Науковий керівник - Алієв М.М.,  
канд. політ. наук, доц.

УДК 656.7.072:379.85(045)

Сорока С. Є.

Національний авіаційний університет, Київ

**АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК СКЛАДОВА ТУРОПЕРЕЙТИНГУ**

*Стаття присвячена теоретичним аспектам туроперейтингу, аналізу діяльності туроператорів і авіакомпаній, обґрунтуванню провідної ролі туроперейтингу у системі «туроператор-авіакомпанія».*

Взаємовідносини туроператора і авіакомпанії найбільш важлива сфера на сучасному туристичному ринку. Сьогодні туроператори виступають провідними замовниками авіакомпаній, а авіаперельоти є невід'ємною складовою туристського продукту. Насамперед, популярність авіаційних турів визначається розширенням географії міжнародного туризму, так як основними напрямками туристичних потоків є курорти, що розташовані у віддалених частинах земної кулі. Перевезення туристів у віддалені регіони, долаючи океани, моря, гори та рівнини, доступно лише авіації. Крім того, сучасний туризм потребує від перевізників максимальної швидкості доставки пасажирів і багажу, оскільки туристи не мають зайвого часу для здійснення далеких наземних переміщень. Тільки завдяки розвитку авіації стають можливими тижневі тури для європейців, наприклад, в далекому Таїланді або Туреччині. Таким чином, перетворення авіакомпаній в важливий елемент сучасної туристичної індустрії – законний процес, викликаний глобалізацією міжнародного туризму і вимогам збільшення швидкості доставки туристів в місця відпочинку.

Туристський продукт складається в основному з перевезення, розміщення та розваг. На виробництво туристського продукту працюють авіаційні, морські, залізничні, автомобільні компанії, заклади розміщення, музейно-екскурсійні організації, спортивні, курортні заклади тощо.

Виробники туристського продукту – туроператори (ТО) продають свою продукцію як безпосередньо покупцеві, так і опосередковано - через турагентів (ТА). Виникнення бізнесу туроператорів стало наслідком формування масового туризму на далекі відстані і ускладнення туристичного продукту, у результаті чого розвивався процес спеціалізації діяльності туристських фірм: одні концентрували свої зусилля на виробництві пакетів послуг, освоювали нові регіони, розробляли нові види туризму, формуючи напрям туроперейтингу, інші більше уваги приділяли збуту і розвивалися як турагентства.

Туристичний оператор – активний суб'єкт туристичного ринку, що безпосередньо бере участь у плануванні, розробці, просуванні і реалізації туристичного продукту з комерційними цілями. Це означає, що силами туроператорів забезпечується надання туристам послуг, які складають турпакет, раніше ними придбаних, сплачених і заброньованих від імені уповноважених агентств. Оператор, таким чином, є кінцевою ланкою в складній системі доведення туру до споживача, що вступає в пряму взаємодію з підприємствами інфраструктури та супраструктури туристичної індустрії (готелями, перевізниками, екскурсійними фірмами, страховими компаніями, банками) - безпосередніми виконавцями послуг. Не можна не враховувати факт того, що туроператори є найбільшими (а часом, і єдиними) роботодавцями авіакомпаній, транспортних організацій, підприємств готельної індустрії, екскурсійних фірм, підприємств громадського харчування, дозвілля та розважальних закладів, даючи їм можливість працювати і отримувати прибуток за рахунок обслуговування прибуваючих або від'їжджаючих туристів. [3]

Оскільки туроперейтинг являється різноманітним і різноспрямованим видом людської діяльності, виникає необхідність класифікувати туроператорів за різними ознаками. За географією туроперейтингу виділяють аутгоінгових, інкамінгових та інсайд-туроператорів.

Аутгоінговий туроператор спеціалізується на розробці, просуванні та реалізації виїзних міжнародних турів, тобто подорожей громадян своєї країни за її межі. Це складний, що вимагає докладання найбільших зусиль і капіталовкладень, вид туроперейтингу. Аутгоінговий туроперейтинг-прибутковий та швидко розвиваючийся бізнес, який надає робочі місця, стабільні податкові надходження, за рахунок чого збільшується загальна економічна активність в країні. Діяльність туроператорів в значній мірі є вирішальними у практиці діяльності не тільки авіакомпаній (рентабельність функціонування яких визначена ту-

ристичної активністю регіону), але і авіабудівних концернів, які прагнуть враховувати побажання представників провідних туроператорів до конструкцій і модифікацій цивільних лайнерів, як їх потенційних майбутніх фрахтувальників.

Складність аутгоінга можна пояснити необхідністю міжнародних розрахунків і більшою залежністю від факторів непрямого впливу на туристичний ринок (економічна, політична, екологічна ситуація як країни-реципієнта, так і країни-донора). Однак, незважаючи на перелічені фактори, що ускладнюють аутгоінг по відношенню до інших видів туроперейтингу, саме в сфері виїзного туризму розгортається жорстка конкурентна боротьба між операторами, що лише підтверджує тенденцію зростання міжнародного туризму в усьому світі. Крім комерційних інтересів аутгоінгових туроператорів рухають можливі перспективи зайняти власну ринкову нішу, відкрити і стати монополією в певному туристичному напрямі, заслужити авторитет туристичних підприємств країни-реципієнта і можливість подальшого туроператорського лоббі на чужині.

На сучасному етапі авіакомпанії є провідними постачальниками послуг на туристичному ринку. У залежності від активності співпраці аутгоінгового туристичного оператора та авіакомпаній поділяють міжнародних туроператорів на флайтерів і нон-флайтерів.

Флайтер – аутгоінговий туроператор, який є активним фрахтувальником повітряних суден, що належать місцевим авіакомпаніям. Це така ступінь розвитку як самого туроператора, так і туроперейтингу в регіоні, на якій активні гравці туристичного ринку отримують можливості організації чартерних перельотів до місць відпочинку. Тобто, туроператор – організатор чартерного рейсу отримує можливість не тільки попередньо оплатити вартість чартеру, а й реалізувати максимальну кількість путівок або авіаквитків на замовлений рейс з метою забезпечення максимальної рентабельності рейсу. Залежно від форм співпраці флайтерів з авіакомпаніями можна також окремо виділити: абсолютних та відносних. [4]

Абсолютні флайтери – туристичні оператори, які купують за договором чартеру повітряне судно повністю, тобто зобов'язуються за узгодженням з керівництвом авіакомпанії і наземними службами аеропорту повністю сплатити та здійснити політ під повну власну відповідальність. Ця форма співпраці флайтера з авіакомпанією типова щодо туроператорів, обсяги продажів і розміри туристичних потоків яких дозволяють макси-

мально гарантувати обсяг завантаженості авіарейсу, що перевищує запланований для досягнення нульової рентабельності показник завантаження судна. Відповідно, право розпорядження авіаквитками на планований авіарейс повністю належить абсолютному флайтеру, який реалізує їх або в складі турпакетів, або як одиничну послугу туристам, або іншим туроператорам. [4]

Чартер – це договір перевезення, укладений між власником транспортного засобу і наймачем на оренду всього транспортного засобу або його частини на певний рейс або термін. Авіачартерні перевезення виконуються поза регулярним розкладом на умовах оренди літаків.

Чартерне повідомлення було відкрито в 50-х роках в Північній Америці і Європі, коли численні відпускники з півночі прямували на південь у теплі сонячні туристські центри Флориди, Карибського басейну і Середземномор'я. В даний час незаплановані повітряні перевезення складають 17 % всіх міжнародних пасажирських перевезень.

Обсяг перевезень чартерних авіакомпаній фактично вимірюється не числом перевезених пасажирів з урахуванням дальності поїздки – пасажиро-кілометрів, а кількістю польотів. Незаплановані рейси оголошуються тільки в тому випадку, якщо забезпечено необхідний рівень завантаження (не менше, наприклад, 90 %) і гарантований прибуток. Польоти можуть бути скасовані або об'єднані, що дозволяє економно експлуатувати парк повітряних суден та істотно знизити вартість перельотів.

Чартерна пропозиція, виражена в кількості польотів, відрізняється від регулярних рейсів більшою гнучкістю. Вона відносно легко пристосовується до потреб ринку і здатна швидко реагувати на коливання туристського попиту. Чартерні рейси організовуються у високий сезон, коли регулярні авіакомпанії не справляються з туристськими потоками, у разі перевезення туристів в місця, з якими лінійне повітряне сполучення відсутнє або, якщо доставка пасажирів пов'язана з пересадками. [1]

Відносні флайтери – більш дрібні туроператори, обсяги продажів і ринкові можливості яких не дозволяють їм гарантувати «підйом» чартерного авіарейсу власними силами. З цієї причини відносні флайт-туроператори консолідують свої зусилля в рамках тимчасово створеного об'єднання, що існує для досягнення певної спільної мети його учасників, поділяючи між собою салон повітряного лайнера на блоки крісел. Розмір

блоків також обов'язково узгоджується між туроператорами та представниками керівництва авіакомпанії. Надалі туроператор, замовник блоку крісел на чартерний політ, несе відповідальність і ризикує в межах кількості крісел у заявленому ним блоці. [4]

Нон-флайтери – це аутгоінгові туроператори, форма роботи яких не передбачає фрахтування повітряних суден ні за яких умов. Відмова міжнародного туроператора від участі в організації чартерів може бути тоді, коли туроператор працює за напрямками, на яких налагоджені недорогі і максимально зручні регулярні авіарейси; туроператор надає VIP-відпочинок в немасових і непопулярних напрямках, оскільки невеликий розмір туристичного потоку не дозволяє забезпечувати завантаження цілого лайнера; туристичний оператор не має фінансової чи ринкової можливостей для організації чартерних авіарейсів; туроператор взагалі не займається організацією авіатурів. [4]

При комплектуванні тур пакету, туроператор повинен враховувати такі фактори як: тарифи та знижки. Тарифи бувають повні (базові) і пільгові (спеціальні). Базові тарифи встановлюються для всіх класів перевезень: першого (на квитках позначається літерою Р), бізнес – (З) і економічного (V), які різняться рівнем комфорту. Перший клас – найдорожчий, економічний – найдешевший.

Базові тарифи допускають переліт «туди і назад» протягом року. Для економічного класу базовий тариф може змінюватися в залежності від терміну перебування в країні, причому річний повний тариф економічного класу часто дорівнює розцінкам на квитки в бізнес-класі. Окремі авіакомпанії переглядають базовий тариф в залежності від сезону року: влітку і взимку політ коштує дорожче.

Квитки, куплені за базовими тарифами, підлягають обміну та поверненню без всяких обмежень. Перенести дату зворотнього вильоту, поміняти або повернути квиток можна навіть після дати вильоту. У будь-якому випадку вартість квитка повертається повністю.

Від базових тарифів ведеться перелік різних знижок, які зменшують вартість квитка. Скориставшись спеціальним тарифом, пасажир отримує економічні переваги, іноді значні, але при цьому має деякі обмеження.

Цінова дискримінація вигідна як перевізникам, так і їх клієнтам. Авіакомпанії з її допомогою можуть дозавантажити літаки і збільшити свій дохід. Одночасно все більша кількість спо-

живачів отримує доступ до послуг повітряного транспорту. [2]

Окрім перевезень авіакомпанії надають ряд додаткових послуг своїм пасажиром, які умовно можна класифікувати на послуги, які надаються на борту лайнерів і послуги, що надаються в наземних структурах (під час посадки та висадки пасажирів).

Перелік і ступінь комфорту послуг на борту лайнерів залежить від класу авіакомпанії, розміру тарифів, традицій перевізника, тривалості польоту, типу перевезення (регулярні або чартерні), класу салону (перший, бізнес, економ-класи).

Однією з основних складових комфорту являється тип пасажирського крісла (можливість трансформації крісла, наявність індивідуальної системи радіо- або теле-трансляції на борту, можливість здійснення телефонних дзвінків, відправки факсів, інтернет-повідомлень). Другим по важливості компонентом комфорту є тип і якість під час польоту харчування ( можливість вибору меню, можливість замовлення дієтичного харчування, якість приготування страв, склад і кількість безкоштовних напоїв тощо). [1]

Крім традиційних атрибутів комфорту важливими являються: індивідуальне освітлення, температурний режим та кондиціонування в салоні, рівень шуму і вібрації, наявність на борту салонів куріння, забезпечення під час польоту журналами, пресою, інформаційними виданнями, індивідуальний підхід обслуговуючого персоналу.

Наземні послуги, які надають авіаперевізники (під час придбання квитків, реєстрації пасажирів, очікування і посадки, а також зворотної процедури висадки туристів) особливо залежать від класу і комфорту аеровокзалу. В окремих аеропортах посадка-висадка туристів різних класів (бізнес і економ) здійснюється з окремих залів, при цьому у VIP-залі більш комфортні умови очікування з прискореними митними формальностями, швидкий трансфер, і реєстрація за телефоном... В залах очікування будь-якого аеропорту функціонують магазини, заклади харчування, відеосалони, побутові служби, медичні пункти, а в залах міжнародного сполучення – спеціалізовані магазини duty-free, які пропонують товари відомих марок за зниженими цінами. Крім того, авіакомпанія надає інформаційні послуги, здійснює продаж та доставку квитків, бронювання місць за телефоном, в окремих випадках, організовує трансфер, бронює готелі тощо. [2]

Авіаційні підприємства надають такий перелік послуг:

- трансконтинентальні повітряні перевезення та перевезення на далекі відстані пасажирів та багажу;
- місцеві повітряні перевезення та трансфери пасажирів і їх багажу;
- перевезення засобами малої авіації туристів в важкодоступні райони;
- комбіновані перевезення з іншими видами і засобами транспортних трансферів і перевезень;
- оглядові екскурсії над туристичними об'єктами, в тому числі на повітряних кулях;
- спеціальні пільги на військових кораблях і космічних апаратах;
- спортивні змагання, авіаційні шоу та авіаційні виставки;
- музеї авіаційної техніки;
- моделювання повітряних апаратів.

Дані послуги є особливо актуальними в сучасному світі, тому туроператори широко вико-

ристовують їх при складанні туристичного продукту як для внутрішніх туристів, так і для іноземців

Враховуючи вище викладений матеріал, можна ще раз підкреслити, що міжнародний туроперейтинг і авіакомпанії тісно пов'язані між собою, а від характеру їх взаємовідносин залежить не тільки якість і доступність авіатурів, але й частково – спрямованість туристичних потоків і майбутнє міжнародного туризму в цілому.

#### Список літератури

1. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: ПЕРЕВОЗКИ (2-е изд.). – СПб.: Издательский дом Герда – Издательство «Невский фонд», 2003. – 400 с.
2. Ильина Е.Н. Менеджмент транспортных услуг: Учебник. – М.: РМАТ, 1997.
3. Ильина Е.Н. Туроперейтинг: организационная деятельность: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 256 с.: ил.
4. Ушаков Д.С. Прикладной туроперейтинг, ИКЦ «МарТ», Март, 2004. – 416 с.

Науковий керівник – Степанець Н.П.

УДК 351.364.46

Чекалюк В. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## ОСОБЛИВОСТІ ПІДГОТОВКИ ЖУРНАЛІСТСЬКИХ КАДРІВ В УКРАЇНІ

*Через журналістику, соціальні комунікації і філософія набувають практичного втілення у формуванні фундаментальних навиків у представників публічних професій. У статті актуалізуються проблеми соціальних комунікацій та журналістики, що взаємопов'язані у процесі глобалізації суспільства.*

Кожна з публічних професій є активним користувачем навиками, які раніше були притаманними лише для фахівців ЗМІ, а саме володіння: знаннями із соціальних комунікацій та PR. Ми розглянемо питання всеохоплюючої журналістики в контексті соціальних комунікацій та PR. Освітня галузь – один із вагомих механізмів державотворення, що задовольняє потреби часу і вимоги населення. Розглядаємо публік рилейшинз як основу для рекламної діяльності й соціальних комунікацій. Надзвичайно суттєвим у глобалізованому суспільстві при працевлаштуванні та можливості бути задіяним, застосовувати теоретичні знання на практиці є навик комунікації. Комунікації, зокрема, – головна передумова успішної праці журналіста.

Комунікація (від лат. *communicatio* — єдність, передача, з'єднання, повідомлення, пов'язано з дієсловом лат. *communico* — роблю спільним, повідомляю, з'єдную, похідним від лат. *communis* — спільний) — це процес обміну інформацією (фактами, ідеями, поглядами, емоціями тощо) між двома або більше особами. Відносно недавно соціальні комунікації було відокремлено як окрему галузь науки, мета викладання якої - забезпечення єдності теоретичної і практичної підготовки студента-журналіста, оволодіння ним навиками роботи з інформацією, отриманою з різних джерел, формування вміння самостійно створювати матеріали, які б сприяли розвитку прикладних соціально-комунікаційних технологій.

В результаті навчання майбутні фахівці-журналісти мають добре орієнтуватися в суспільних процесах, відбирати для удосконалення комунікаційних процесів такі факти й події, за якими вгадується явище, вміти аналізувати його у процесі роботи над прес-релізом чи іншим журналістським твором, який має бути композиційно струнким, глибоким, аргументованим, написаним грамотно, максимально інформативно.

Базою для викладання фахових дисциплін є напрацювання провідних вітчизняних та закордонних вчених: Г. Почепцова, В. Іванова, Г. Кривошеї, В. Мойсєєва, І. Слісаренка, В. Буряка, А. Ротовського, О. Чумікова, М. Бочарова, С. Демченка, І. Альошиної та інш. Ми можемо узагальнити те, що система управління комунікаціями сьогодні пройшла основні етапи свого становлення й потребує сприйняття, як окремого напрямку у сфері гуманітарної освіти. Журналістика та наука про соціальні комунікації наразі формують чітке концептуальне бачення специфіки PR як комунікаційної діяльності.

Час від часу у ЗМІ з'являються думки щодо недоцільності фахової освіти взагалі. Як приклад історія однієї з відомих компаній, у якій під час кризи для економії вирішили скоротити прес-службу. Мовляв, у нас весь керівний апарат – люди з вищою освітою, за потреби кожен може поспілкуватися з пресою, написати інформаційну замітку чи прес-реліз. Проте така практика не є ефективною. Ми припускаємо те, що підготувати матеріал може людина з будь-якою вищою освітою, але тільки фахівець володіє знаннями читачкої аудиторії, методами ефективного впливу на споживача інформації. Необхідна спеціальна освіта, і вивчення соціальних комунікацій як системи знань має велике значення у підготовці фахівця. **У процесі навчання, зокрема, акцентується на:**

- створенні яскравих інформаційних приводів (не чекаючи на Музу) для зміцнення ефективності прикладних соціально-комунікаційних технологій; а також вчимося вести роботу щодо організації, оцінки, систематизації, узагальнення фактологічного матеріалу, його оперативного й доступного донесення до громадськості, аудиторії медіаоргану;

- орієнтуванні у особливостях налагодження зв'язків з теле-, радіо-, Інтернет-виданнями, медійними й інформаційними

агенціями, рекламодавцями й спонсорами;

- аналізі прорахунків і недоліків у журналістській роботі, зокрема відзначенні авторських знахідок і нових модифікацій;

- наданні практичної допомоги авторському активу в підготовці матеріалів заданих жанрів.

Наголосимо, що крім базової освіти, необхідна самоосвіта, відвідувати тренінги і лекції, брати участь у фахових конференціях для обміну досвідом і збагачення набутих знань. Зокрема розглянемо деякі положення воркшопу організаційного консультанта Володимира Банцера. У ході тренінгу учасники (журналісти, філологи, історики, бізнесмени) дізналися, що таке успіх у різних його аспектах, які емоції його супроводжують та чому нам так важко отримати та втримувати відчуття радості від нього. Ми звертаємо увагу на успіх в контексті системи соціальних комунікацій. На думку науковця, вже перший крок на шляху до успіху приносить порцію негативу. Адже щоб ставати успішним, потрібно вчитися приймати незвичні рішення в нових умовах. А це спричиняє появу нових нейронних зв'язків, і як результат – фізіологічний дискомфорт. Як наслідок - чимало успішних журналістів їдуть в «гарячі точки» планети, міняють професію.

За словами Володимира Банцера, успіх – це момент, коли ми опиняємося на вершині досягнення. Але прагнучи до неї, ми забуваємо, що це – лише *точка, а не тривалий процес*. І саме очікування тривалої радості від успіху стають головною причиною наших розчарувань. Чи не тому чимало успішних журналістів продовжують «шукати» себе в інших сферах: «міжнародники» стають телеведучими різноманітних шоу, а «специ» зі світського життя беруться за написання аналітичних матеріалів?

Та попри всі страхи, відчуття успіху лишатиметься тим, до чого ми всі прагнемо. Тож вкрай необхідно шукати та розвивати свої сильні сторони – впевненість робить нас сміливими та відкритими до нових досягнень.

Пропонуємо своє бачення шляхів удосконалення підготовки фахівців в університеті:

- Для ефективної підготовки майбутніх журналістів необхідно залучати ресурси всього викладацького складу, кафедр на пошуки «позитивного ядра змін», тобто найефективніших моментів діяльності і

найбільш вагомих успіхів, яких удалося досягти за весь період функціонування закладу.

- Формується бачення підготовки фахівців у майбутньому - на основі інформації про найбільш значні успіхи у минулому, а також шляхом пошуку відповіді на запитання: «До чого ми прагнемо? Яким має бути сучасний журналіст, через десять і навіть двадцять років?»

- Визначається довгострокова і короткострокова мета, досягнення якої допоможе наблизитися до ідеалу. Завдання всіх учасників навчального процесу, і студентів зокрема, - представити свої пропозиції щодо того, як можна поліпшити підготовку фахівців у закладі. Це можуть бути бізнес-проекти, думки про роботу кафедр, проведення практики, введення нових дисциплін тощо.

- І нарешті - конкретизація. Процес повинен закінчитися складанням чіткого плану з докладним описання всіх кроків, необхідних ресурсів і відповідальних за виконання людей. Можна використовувати будь-які методи стратегічного планування, але при цьому обов'язково підтримувати позитивний спосіб мислення, не відволікатися на проблеми і можливі негативні наслідки планованих дій.

Вагому роль у підготовці працівників публічних професій мають соціальні комунікації. Про щоб не писав журналіст, об'єктом його дослідження завжди є людина, яка водночас є об'єктом і суб'єктом інформаційного суспільства. Пропонуємо згадати визначення: соціальна комунікація – сукупність дій, спрямованих на поширення інформації, просвітництво, надання певного статусу суспільним проблемам, особистостям, вчинкам. Будучи засобом підтримки функціонування суспільства, комунікація водночас сприяє соціальним змінам. Потік інформації може бути своєрідним «наркотиком» для активізації суспільства або ж навпаки – його відволікання від активної участі у суспільних процесах до пасивного споглядання.

Ми спостерігаємо за діями журналістів-практиків в умовах конкуренції. Наразі, ЗМІ вдаються іноді до не завжди коректних способів подачі інформації, йдеться про ризики комунікації. Видання намагається донести до читача своє власне «трактування правди». Комунікатор сприймає інформацію, залежно від свого вміння читати між рядками, співставляти, узагальнювати і вибудовувати ланцюжок взаємопов'язаних подій. Пропонуємо виділити



найпоширеніші прийоми маніпуляції медіа аудиторією.

1. Створення двоїстих новин, які покликані відволікти увагу читача на менш суттєві речі, штучно створюючи так звану сенсацію, акцентувати на малозначущих або й вигаданих фактах, щоб навмисно відволікти увагу від головного! Наприклад, пишемо про політичні заворушення, а по змісту статті розмірковуємо над тим, що нібито готується законопроект про захист водойм... Читач, звісно, піде легшим шляхом і зацікавиться тим, що стосується або може стосуватися його особисто вже сьогодні, зараз.

2. Використання прийомів маніпуляції за рахунок страху і залякування. Підміна новизни емоційністю. Так, газета «Факти» починаючи з сьомої шпальти, майже кожен матеріал розпочинала словами: «Вбивство!», «Крадіжка року!», «Жах!», «Сенсація!», «Цього могло б не статися!», «Катастрофа!» тощо, вишукуючи негатив у багатому на нього нашому житті. Як показав час – метод не дієвий, проте має свою постійну аудиторію, адже видання існує понад двадцять років і має один із найбільших накладів в Україні.

3. Створення новинної інформації про подію, де представлено «підтасовані» рейтинги соціопитувань без оприлюднення протилежних «невигідних» даних, чи висловлювань думок опитаних респондентів.

4. Використання прийому «сміслові ножиці», тобто підбір фактів, які дають змогу журналісту, видавцю чи замовнику подати матеріал під певним кутом зору, тенденційно.

5. Приховування і замовчування фактів, перестановка акцентів, коли свідомо журналіст вихваляє якусь особу чи об'єкт, замовчуючи недоліки. Здебільшого цей прийом застосовують при написанні «джинси» – у рекламних цілях.

Наприклад, у статті йдеться про конкретний бренд шампуню для волосся. Читачеві пропонується «страшилка» про прикрий досвід користування миючим засобом (конкурентів), не називаючи назву неякісного продукту, алез детальним описом проблемного шампуню, а у висновку, як альтернатива неякісній продукції, – конкретний шампунь (замовника статті), можливо, навіть із натяком, де його можна придбати. «Джинса» закінчується щасливо і неодмінно з чіткою вказівкою, як потрібно діяти, щоб і у житті читача був happy end – щасливий фінал і фото, як ілюстрація до реклами.

Поняття «маніпуляція» і «джинса» у журналістиці, наголосимо, аж ніяк не узгоджуються з професійною етикою. Однак в умовах конкуренції чимало ЗМІ вдаються до таких методів при висвітленні новин. Це притаманно й зарубіжним виданням. Так, Колінз Спаркс, зокрема, стверджує: «Газети у Британії – це перш за все бізнес. Вони існують не для того, щоб повідомляти новини... Вони існують для того, щоб заробляти гроші, як і будь-який інший бізнес. Задля того, щоб бути успішними як бізнес, вони нехтують усіма громадськими функціями». А мали б, на думку науковця, «виконувати роль «сторожового собаки» суспільства, відстежувати дії уряду, захищати пересічних громадян від тих, хто зловживає владою, викривати скандали або робити інші прекрасні та шляхетні речі, на які іноді претендує преса»<sup>7</sup>.

Відповідальність за сприйняття інформації, яку пропагує ЗМІ, завжди лежить на творцях медіапродукту. Розуміння відповідальності за написане чи сказане в ефірі має сформуватися в журналістові ще в роки навчання. Тому під час підготовки майбутніх працівників ЗМІ, зокрема під час вивчення дисциплін «Теорія та історія соціальних комунікацій», «Міжнародна журналістика», «Сатиричні жанри», «Робота міжнародного відділу ЗМІ», «Сценарна майстерність», «Техніка роботи газети», «Паблік рілейшинз у туризмі», необхідно, на нашу думку, звернути увагу на усвідомлення ними таких факторів:

- Матеріали засобів масової комунікації мають бути цікавими для читачів, тому необхідно визначитися з аудиторією. Орієнтація на широку аудиторію здебільшого означає потурання невибагливим смакам, а то й аморальним вчинкам. У таких матеріалах на перший план виступають демонстрація жорстокості, насильства, «сльозливі» мелодрами тощо.

- Якщо йдеться про товар чи послугу, необхідно пам'ятати про наслідки реклами чи антиреклами для споживача.

- Будь-який матеріал має бути написаний з дотриманням етичних і моральних норм. Без «викривлення» реальної дійсності з будь-якою метою.

- І найважливіше: пам'ятати, що журналістський матеріал – це не монолог, це діалог з читачем, споживачем інформації.

Недотримання цих норм призводить до викривлення основної функції журналістики – інформування. Інформація перетворюється на дезінформацію суспільства. Безперечно, інформація – невід’ємна складова буття сучасної людини. В процесі всього життя людина знаходиться у стані еволюції, намагається зрозуміти світ, знайти своє місце у ньому. Друковане слово має дати підказку, як жити далі, які пріоритети обирати – цього від нього на рівні підсвідомості очікує читач. Тому журналістські матеріали не повинні бути лише інформацією, а мають розповісти, пояснити, що означає ця новина і які наслідки вона матиме для громадськості і кожного зокрема.

Представники публічних професій є активними користувачами освітянської сфери послуг, зокрема, через навчальні програми, курси, фахові тренінги по журналістиці та зі сфери соціальних комунікацій, професійні навички набувають практичного втілення у формуванні фундаментальних масштабів. У даній статті актуалізуються проблеми поглиблення програм у освітніх закладах щодо вивчення соціальних комунікацій та журналістики, що взаємопов’язані у процесі глобалізації суспільства. Журналістська й комунікативна діяльність установ освіти має вагомий вплив на іміджеві складові соціальної

сфери, сприяє на формування контенту ПР-простору держави, є базою до формування засад відкритого інформаційного суспільства нової формації. Навички журналістського фаху присутні у фундаменті ланки кожної публічної професії. Опанування дисциплін соціально комунікативного циклу - необхідна умова становлення журналіста-практика.

#### Список літератури

1. <http://uk.wikipedia.org/wiki/96>; Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії, с.1
2. Пастухова А., Український тиждень, тижневик, А. Пастухова Фейс-контроль, № 6 (223), К. 10 – 16 лютого 2012 р. 66 с.
3. Чекалюк В. Теорія та історія соціальних комунікацій, Навчальна Робоча програма, журналістика, ІМВ НАУ, К. 2012, 15 с.
4. Банцер В., Радість успіху і страх його досягнення у бізнесі та поза ним, з доповіді на воркшопі, 27 березня 2012 МІМ-Київ
5. Викентьев И. Л. Приемы рекламы и Public Relations. Программы-консультанты: 400 приемов, 200 учебных задач, 20 практических приложений. – СПб.: Изд. дом «Бизнес-Пресса», 2004. – 380 с.
6. Почепцов Г. Г. Коммуникационные технологии. – М.: Рефл-бук; К.: Ваклер, 2001. – 348с.
7. Кібіл Р.. Журналістська етика. Інститут журналістики КНУ ім. Тараса Шевченка. 2007, 188 с.

УДК 341.2:342.738 (045)

Черкашин П. С.

Національний авіаційний університет, Київ

**КОНЦЕПЦІЯ «ВІЛЬНОГО ПОТОКУ ІНФОРМАЦІЇ» ТА ПИТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ**

*Стаття присвячена аналізу концепції «вільного потоку інформації», питання інформаційної безпеки держави, їх взаємодії і протистояння, міжнародно-правових шляхів вирішення проблем, які породжуються їх існуванням.*

Збільшення видів ЗМІ та їх кількості в усьому світі поставило перед людством завдання врегулювання процесів поширення інформації. У 1946 р. відповідно до Резолюції Генасамблеї ООН 59 «Скликання міжнародної конференції з питання про свободу інформації», свобода інформації була проголошена у якості фундаментального права людини. Під час подальшої роботи у напрямку свободи поширення інформації було помічене існування загрози державної або приватної монополізації засобів інформації і у результаті цього були вжиті заходи щодо обмеження політики монополізації. Так, головним міжнародно-правовим стандартом в галузі прав людини на інформацію є комплексний акт, розроблений в рамках ООН і відомий як Хартія про права людини. Першим фундаментальним міжнародно-правовим актом в її рамках є Загальна декларація прав людини, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 10 грудня 1948 року. Ця декларація містить цілий комплекс юридичних гарантій, що визначають зміст та сутність інформаційної безпеки особи.

Так, норми статті 19 Загальної декларації прав людини встановлюють, що «кожна людина має право на свободу переконань і на вільне їх виявлення; це право включає свободу безперешкодно дотримуватися своїх переконань та свободу шукати, одержувати і поширювати інформацію та ідеї будь-якими засобами і незалежно від державних кордонів»[1]. Подібне розуміння права на свободу інформації поширилося в багатьох міжнародних та національних правових актах і перетворилося на певний еталон демократичного суспільства, являючись лакмусовим папірцем ситуації з дотриманням прав людини у будь-якій державі.

Істотною подією у сфері прав людини на інформацію стало закріплення відповідного положення у ст.19 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права 1966 р., яка

встановлює, що кожна людина має право на вільне вираження власної думки [3]. До цього права належить: свобода пошуку, отримання і поширення різного роду інформації та ідей, незалежно від державних кордонів, усно, письмово або за допомогою друку чи художніх форм вираження, або іншими способами за власним вибором.

За таких обставин особливого значення та інтересу набуває концепція «вільного потоку інформації», яка була вперше сформульована в США. Її сутність полягає в тому, що кожна держава має право безперешкодно поширювати необмежений обсяг інформації на необмежену територію [5; 18]. Прихильники концепції обстоюють думку, що вона є невід'ємною частиною права людини на свободу пошуку, отримання та поширення інформації. У свою чергу, деякі політичні кола обґрунтовують цю концепцію з огляду на те, що саме вона покликана розвивати та поширювати демократичні цінності та дух плюралізму, «відкритість» суспільства у світі. Проте, існують у цієї концепції і критики, які стверджують, що незважаючи на формально рівні права використовувати правовий режим «вільного потоку інформації», держави не мають рівних можливостей в її реальному використанні. У цьому аспекті є держави-лідери, такі як, наприклад, країни Заходу (США, Великобританія, Франція та Німеччина) і є держави, які фактично існують у якості споживачів інформаційних потоків держав-лідерів. Така ситуація у світовому інформаційному просторі може призводити до певної маніпуляції мисленням соціуму і надає можливість впливу на будь-який сегмент суспільно-політичного життя країн. Фактичне втілення концепції «вільного потоку інформації» об'єктивно впливає на посилення взаємозв'язків та взаємозалежності різних країн.

Утвердження концепції «вільного потоку інформації», яка постійно зазнає поширення і активно підтримується країнами Заходу, встановлює необхідність забезпечення інформаційної безпеки держави. Юридично це питання певною мірою набуло закріплення у низці міжнародно-правових актів. Так, у 1947 р. Генасамблея ООН прийняла резолюцію, яка засуджувала пропаганду, що має на меті або спроможна створити загрозу миру. Ст.20 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права закріпила положення про заборону пропаганди війни [2]. У свою чергу, ст.19 цього ж пакту закріпила не лише право на вільне вираження думки, а й те, що воно поєднане з певними обмеженнями, які, однак, мають бути встановлені законом і бути необхідними для поваги прав та репутації інших осіб, для охорони державної безпеки, суспільного порядку, здоров'я або моральності населення.

Поняття міжнародної інформаційної безпеки пов'язане з виникненням таких явищ, як міжнародний тероризм, кіберзлочинність, інформаційні війни, що дозволяє перетворювати інформаційні технології у вид зброї [5; 19]. Яскравим прикладом у цьому сенсі став 2011 р., коли регіон Близького Сходу та Північної Африки був охоплений низкою подій, які згодом отримали назву «арабська весна». За оцінками фахівців, значний вплив на тамтешній розвиток подій справило інтенсивне використання інформаційних технологій. Старший радник Держсекретаря США з питань інновацій та технологій Алек Росс під час візиту до України у жовтні 2011 року відзначав, що у подіях «арабської весни» не було лідерів, таких як Лех Валенса чи Вацлав Гавел. Їхню роль взяли на себе інформаційні технології. Саме останні утворили сьогодні новий феномен у політичних процесах, коли опозиційні чи протестуючі сили «не мають обличчя», тобто умови за яких діалог владі фактично немає з ким вести політичний діалог про врегулювання конфліктної ситуації. Фахівці з міжнародних відносин та інформаційних технологій стверджують, що «арабська весна» набрала таких масштабів і результатів через низку недавно створених явищ інтернет-спілкування як соціальні мережі (Facebook та Twitter), компанію Google та медіа-гігант телевізійного простору - телеканал «Аль-Джазіра» [7; 25]. Перелічені та інші джерела інформаційних технологій дали змогу людям

швидко спілкуватися, ділитися думками, об'єднатися і спільно вийти на вулиці міст для вираження протесту владі. Такі тенденції, з одного боку, призвели до повалення режимів, що багато років правили в країнах регіону, а з іншого боку, дають привід замислитися над силою впливу, що його можуть справляти інформаційні технології на безпеку держав та міжнародну інформаційну безпеку загалом. І тут слід погодитися, що «інформаційні технології у сучасних умовах грають роль інформаційної зброї за умов реалізації стратегії суперництва – інформаційної війни. Фахівцями інформаційна війна розглядається як найефективніший засіб для досягнення і забезпечення розвиненими державами власних цілей та інтересів». І найнебезпечніше те, що «на відміну від інших форм і способів боротьби, інформаційна війна проводиться постійно як в мирний, так і у військовий час, впливає майже на всі життєво необхідні сфери діяльності держави-суперника» [4; 41].

Як показує практика, найбільш дієвим засобом захисту держави від інформаційних загроз може бути обмеження та контроль за інформаційними потоками. Яскравим прикладом цього теж стали події, що відбувалися під час «арабської весни», а саме ситуація в КНР та Ірані. Перший, як відомо, закрив свій інтернет-простір після розгортання подій «арабської весни», заборонив будь-які згадки у пошукових системах фрази «Жасминова революція», обмежив доступ соціальних мереж та інших іноземних інформаційних засобів. Іран, в свою, чергу обмежив доступ громадян до іноземних джерел інформації, а також заборонив соціальні мережі типу Facebook та Twitter. Хто знає, можливо, саме ці дії з боку китайської та іранської влади врятували ці держави від масових заворушень, змін владних еліт, конфліктів, пост конфліктного та хиткого виборчого процесу, які переживають країни, що зазнали впливу «арабської весни». Однак, здається, що приклад КНР, де існує повна заборона на доступ до іноземних джерел інформації, а також тотальний інформаційний простір, що контролюється державою, теж не може бути взірцем для наслідування, адже така поведінка з боку держави теж є неприйнятною, зважаючи на міжнародно-правові акти, що проголошують і регулюють невід'ємне право людини на свободу створення, отримання і поширення інформації. Політика «інформаційної ізоляції» суперечитиме і вищезгаданій концепції

«вільного потоку інформації». Нарешті, слід зазначити, що неконтрольована діяльність у сфері інформаційних технологій може суперечити ст.19 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права, а саме положенням про обмеження щодо охорони державної безпеки та громадського порядку.

Отже, у сфері існування та регулювання інформаційної діяльності виникло протистояння концепції «вільного потоку інформації» та інформаційної безпеки держав.

У такій ситуації, на нашу думку, актуальним є питання про те, що для інформаційної сфери особливо важливим є визначення міри необхідного втручання держави в інформаційні відносини. Адже оскільки інформація як така існує лише в процесі комунікації, тобто, її передачі від одного суб'єкта до іншого, то реалізація інформаційних прав одним суб'єктом, в будь-якому разі, впливає на відповідні права інших суб'єктів.

Розглядаючи баланс між свободою інформації та її обмеженням в інтересах безпеки держави, слід зазначити, що найбільш детально і досконало на сьогоднішній день механізми досягнення цього балансу розроблено в рамках вищезазначеної Європейської конвенції про захист прав і основних свобод людини 1950 р. та в практиці діяльності Європейського суду з прав людини. Особливо корисною в цьому аспекті є судова практика Європейського суду з прав людини, оскільки застосування норм Конвенції як норм прямої дії дозволило створити певні принципи і прецеденти, що визначають міру допустимого втручання держави в інформаційну сферу.

На основі аналізу правових норм Конвенції ми можемо визначити разом із наведеним переліком випадків введення різного роду формальностей, умов, обмежень або покарань, які можуть застосовуватися до реалізації відповідних прав в сфері інформації, також і умови, за яких можливе застосування вказаних заходів.

Першою і головною умовою встановлення обмежень на реалізацію особою її інформаційних прав визначається те, що подібні заходи повинні розглядатися як прийнятні «в демократичному суспільстві». Другою, не менш важливою, умовою обмеження реалізації прав і свобод повинно бути те, що ці обмеження та механізми їх застосування повинні бути «встановлені законом». Наступна умова характеризується тим,

що обмеження повинні застосовуватися лише «в особливих випадках». І, нарешті, подібні обмеження, умови, формальності та покарання повинні застосовуватися лише в разі «неминучої потреби».

Разом з тим не можна не зазначити, що більшість норм Конвенції має узагальнений оціночний характер, у зв'язку з чим виключного значення набуває практика Європейського суду щодо їх тлумачення. Це не в останню чергу стосується питання випадків і умов застосування обмежень щодо реалізації інформаційних прав і свобод. Практично, Європейський суд від самого початку виконував роль своєрідної наглядової інстанції щодо правозастосовних органів держав-учасниць. Зокрема, стало предметом широкої дискусії визначення конкретного змісту принципу «необхідності в демократичному суспільстві», викладеного в ч. 2 ст. 10 Європейської конвенції з прав людини [2]. В рамках цього тлумачення Європейський суд прийняв до уваги національні особливості держав-членів конвенції, це сприйняття базувалось на так званій доктрині «межі оцінювання» (*margin of appreciation*), яка надавала державам-учасникам широкого розсуду при тлумаченні чи застосуванні окремих норм Конвенції. Такий підхід є частиною загальної тенденції, яку П.М. Рабинович визначає, як: «урізноманітнювання конкретного змісту й обсягу прав людини, залежно від того, в якій країні вони мають реалізовуватись» [6; 42].

У 1988 р. Європейський суд, керуючись вже створеними прецедентами застосування відповідних норм Конвенції, встановив визначення критерію необхідності в демократичному суспільстві. Зокрема, стверджується: «Згідно з усталеним прецедентним правом Суду, поняття необхідності передбачає, що втручання відповідає нагальній суспільній потребі і, зокрема, відповідає встановленій законом меті, визначаючи чи втручання «необхідне у демократичному суспільстві», Суд враховуватиме, що договірним державам введено певні межі для свободи розсуду» [9].

Разом з тим зазначається, що розгляд справи, що провадиться Судом, по-перше, «не обмежується з'ясуванням того, чи держава-відповідач здійснювала свою свободу розсуду розумно, обережно і сумлінно. По-друге, під час здійснення своїх наглядових повноважень Суд може не обмежувати себе відокремленим

розглядом оскаржених рішень, а мусить підійти до них у світлі справи в цілому; він повинен з'ясувати, чи аргументи, наведені на виправдання втручання, про яке йдеться, «доречні й достатні» [9].

Практично згідно з духом Конвенції та практики Європейського суду ми можемо розглядати обмеження реалізації інформаційних прав і свобод з боку держави як певного роду правопорушення, яке є повністю виправданим за наявності тих обставин, які у вітчизняному праві мають назву «крайньої необхідності». Тобто обставин, за яких шкода від суспільно небезпечних наслідків, що можуть наступити у зв'язку з реалізацією відповідних прав в сфері інформації, є значно більшою ніж шкода від обмеження реалізації подібних прав. За думкою Європейського суду з прав людини, мова йде «про з'ясування серйозності втручання у закріплені в Конвенції права порівняно з шкодою суспільним інтересам, яка може виникнути як наслідок неповного захисту зазначених інтересів» [8].

Таким чином, з вищезгаданого аналізу Конвенції ми бачимо, що сьогодні снують певні міжнародно-правові механізми врегулювання протистояння концепції «вільного потоку інформації», що є, на думку багатьох фахівців Заходу, невід'ємним правом людини на інформацію та правовим на інформаційну безпеку держави. Але, незважаючи на детальність та універсальність конвенції, вона є джерелом м'якого міжнародного права, а відтак, не є обов'язковою до виконання усіма державами світу, що спричиняє питання неефективності або лише часткової ефективності у врегулюванні вищезгаданого протистояння в сучасних інформаційних відносинах. Проблема є і відсутність належного фактичного забезпечення інформаційної безпеки держав, адже кожна з них має різні можливості у цій сфері.

Отже, пріоритетним завданням для міжнародної спільноти має стати прийняття відповідних міжнародно-правових норм, які б

гармонізували концепцію «вільного потоку інформації» та інтереси національної і міжнародної безпеки у сфері використання сучасних інформаційних технологій. Таким джерелом у міжнародному праві, на нашу думку, може стати прийняття під егідою ООН обов'язкової для всіх держав багатосторонньої конвенції, яка міститиме принципи міжнародної інформаційної безпеки держав, запровадить механізм контролю стосовно забезпечення безпеки міжнародного інформаційного простору, а також не порушення прав людини на інформацію, що набирає суперечливого характеру сьогодні в обґрунтуванні концепції «вільного потоку інформації».

#### Список літератури

1. *Загальна декларація прав людини*. Прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 10 грудня 1948 р. /Док.ООН/PES/217A
2. *Конвенція про захист прав і основних свобод людини 1950 року*. Перший протокол та протоколи № 1, 4, 6, 7, 9, 10 та 11 до Конвенції (Рим, 4.XI.1950) / "European Treaty Series" - № 5.
3. *Міжнародний пакт про громадянські і політичні права*. Прийнято 16 грудня 1966 року Генеральною Асамблеєю ООН. Док. ООН A/RES/2200 A (XXI)
4. *Петрик В.М., Остроухов В.В., Штоквиш А.А. и др.* Информационно-психологическая безопасность в эпоху глобализации: Учеб. пособ. / Под. ред., В.В. Остроухова. – К., 2008. – 544 с.
5. *Поляков Ю.А.* Информационная безопасность и средства массовой информации : Учебное пособие. М. : ИМПЭ им. А. С. Грибоедова, 2004. – 48 с
6. *Рабінович П.М.* Зміст і обсяг прав людини: глобальна уніфікація чи внутрішньодержавна диверсифікація? // Актуальні проблеми політики: Зб. наук. праць. – Одеса: Юридична Література, 2002. – Вип. 13 – 14. – С. 41 – 50.
7. *Зінько С.* Роль новітніх медіа в акціях протесту на Близькому Сході // Зовнішні справи. – 2011. – № 3. – С. 20-28.
8. *Dudgeon v. United Kingdom*, 4 E.H.H.R. 149. – p. 60
9. *Ollson v. Sweden*, 11 E.H.H.R. 259.

*Науковий керівник – Кубальський В.Н.,  
канд. юрид. наук, доц*

УДК 34:002(043.2)

Безарова К.О.

Національний авіаційний університет, Київ

**ОБМЕЖЕННЯ СВОБОДИ ІНФОРМАЦІЇ ЗГІДНО ЗАГАЛЬНОЇ ДЕКЛАРАЦІЇ ПРАВ ЛЮДИНИ І МІЖНАРОДНОГО ПАКТУ ГРОМАДЯНСЬКИХ І ПОЛІТИЧНИХ ПРАВ**

*Стаття присвячена питанню обмеження свободи інформації згідно «Загальної декларації прав людини» та «Міжнародному пакту громадянських і політичних прав». Проблема є, безсумнівно, актуальною для сучасного розвитку демократії. Ці документи вміщують в собі положення як про право на свободу інформації, так і про право на її обмеження, що є необхідною умовою для благополуччя суспільства. Однак, такі положення є декларативними, й тому більшість держав на свій розсуд обирає політику обмеження свободи інформації, що є необхідним для безпеки кожної держави й суспільства. Свобода інформаційного простору характеризує ступінь демократичності у певній державі. Але зловживання правом на свободу інформації може призвести до неефективності демократичного ладу й тому кожен громадянин має нести відповідальність за користуванням таким правом у вигляді певних обмежень.*

Обмеження свободи інформації тісно пов'язано із задекларованим у «Загальній декларації прав людини» та «Міжнародному пакті громадянських і політичних прав» правом громадян на свободу інформації, яке у свою чергу охоплює цілу групу прав та свобод, зокрема: свободу слова, свободу друку та інших засобів масової інформації, право на отримання інформації, що має публічне значення, свободу розповсюдження інформації будь-яким законним засобом.

Вільний доступ до інформації – це передумова демократичного розвитку країни, що передбачає правову обізнаність суспільства, яке може здійснити контроль за владою, а тому прозорість та відкритість політичної системи. Однак, зловживання правом свободи інформації може призвести до неефективності демократичного ладу, а саме стати причиною національної небезпеки, порушення громадського порядку, не контрольованості суспільства владою, пропаганди насильницької зміни влади, закликів до національної, релігійної, регіональної, расової ворожнечі, нівелювання правом людини на приватне життя, загрозою її безпеки. Тому, користуючись таким правом, кожен громадянин повинен нести відповідальність за це у вигляді певних обмежень, які створювалися одночасно із правами й мали своє втілення у «Загальній декларації прав людини» й в «Міжнародному пакті громадянських і політичних прав». Більшість країн світу надає юридичної чинності цьому праву шляхом включення положень про право на свободу інформації, її гарантії та

обмеження в Конституціях своїх країн та ухвалення відповідних законів.

«Загальна декларація прав людини» була прийнята у 1948 р. і вперше проголошувала основні права і свободи, якими має бути наділена кожна людина. В статті 19 міститься положення про право кожної людини на свободу шукати, отримувати і розповсюджувати інформацію будь-якими засобами й незалежно від державних кордонів. Але згідно з демократичним розумінням свободи у статті 29 містяться певні обмеження щодо прав людини, сформульоване таким чином: при здійсненні своїх прав і свобод кожна людина повинна піддаватися лише таким обмеженням, які встановлені законом виключно з метою забезпечення належного визнання і пошани прав і свобод інших і задоволення справедливих вимог моралі, громадського порядку і загального добробуту в демократичному суспільстві [1].

«Міжнародний пакт громадянських і політичних прав» був прийнятий Генеральною Асамблеєю ООН у 1966 р. з метою конкретизування основних положень «Загальної декларації прав людини». В статті 19 чітко прописане право людини на свободу інформації та її обмеження, які мають встановлюватися законом і бути необхідними:

- а) для поважання прав і репутації інших осіб;
- б) для охорони державної безпеки, громадського порядку, здоров'я чи моральності населення [2].

Очевидно, у названих документах надаються лише декларативні принципи щодо права на свободу інформації, його гарантії та обмеження, на основі яких кожна держава приймає відповідні

закони. Тому політика, що проводиться державами стосовно реалізації права на свободу інформації та її обмеження не є однаковою й характеризує ступінь демократичності у певній країні. У рекомендаціях Ради Європи "Про захист даних і свободу інформації" підкреслюється, що демократичні режими характеризуються зверненням в суспільстві максимального об'єму інформації і що інформаційні права, закріплені в «Європейській конвенції про захист прав людини і основних свобод», повинні трактуватися гранично широко, маючи на увазі свободу пошуку інформації і, як наслідок, обов'язок влади забезпечувати доступність інформації з питань, що мають громадське значення (з урахуванням відповідних обмежень) [3].

Так, США характеризується найбільшою свободою інформаційного обміну, а у Сполученому Королівстві він укрив обмежений. Документи органів місцевого самоврядування стають доступними впродовж короткого періоду відповідно до ухваленого в 1986 р. "Закону про місцеве самоврядування" (розділ "Доступ до інформації"). Згідно із законом про державну обліково-звітну документацію, масовому представленню підлягають лише спеціально відібрані документи центрального уряду, і лише після закінчення 30-річного терміну. Принцип адміністративної таємниці був введений в дію під час абсолютної монархії і, у відсутність писаної Конституції, залишається в силі до цього дня. Більше того, уряд встановив ще строгіший контроль за доступом до інформації, посиляючись на принципи суверенності парламенту і парламентські привілеї. Режим секретності посилювався з прийняттям в 1989 р. "Закону про державну таємницю" і інших законодавчих актів. Державним службовцем заборонено вести щоденники, а їх діяльність, згідно із службовими інструкціями, віднесена до категорії конфіденційної. У інших країнах свобода інформації вважається ознакою відкритості управління. У зв'язку з ухваленням законів про свободу інформації в США і в країнах континентальної Європи, в Сполученому Королівстві стали лунає голоси на користь такої ж реформи, проте успіху ці заклики не мали. Причини провалу, принаймні деяких з них, слід шукати в різному розумінні концепцій ліберальної демократії і цілей свободи інформації [3]. В ст. 29 Конституції РФ міститься ряд гарантій й обмежень - заборона цензури, заборона примусу до висловлювання

своїх думок і переконань, а також заборона відмови від них, заборона будь-якої пропаганди і агітації, що збуджують соціальну, національну, расову, релігійну ненависть і ворожнечу, а також пропаганди соціальної, расової, національної, релігійної або мовної переваги. Одночасно гарантія і обмеження свободи інформації закріплені положенням п. 4 ст. 29 Конституції, згідно якої перелік відомостей, що складають державну таємницю, визначається федеральним законом. Свобода інформації не є абсолютним правом і може бути обмежена в період дії надзвичайної або військової ситуації. Разом з тим існують окремі закони, що обмежують свободу інформації, наприклад стаття 14 Федерального закону «Про основні гарантії прав дитини в РФ» має назву «Захист дитини від інформації, пропаганди та агітації, що спричиняють шкоду її здоров'ю, моральному та духовному розвитку».

Право на захист від недобросовісної інформації включає декілька аспектів: право на захист від недобросовісної і недостовірної реклами і право на захист від недостовірної інформації не рекламного характеру, розміщену в ЗМІ, право на захист від іншої недостовірної інформації.

Поняття недобросовісної і недостовірної реклами, гарантії захисту від такої реклами, відповідальність за порушення вимог до реклами встановлені Федеральним законом "Про рекламу".

Після приведення Закону про ЗМІ у відповідність з новим Законом «Про рекламу» стаття 4 придбала наступне звучання: "Забороняється використання в радіо-, теле-, відео-, кінопрограмах, документальних і художніх фільмах, а також в інформаційних комп'ютерних файлах і програмах обробки інформаційних текстів, що відносяться до спеціальних засобів масової інформації, прихованих вставок і інших технічних прийомів і способів поширення інформації, людей, що впливають на підсвідомість, і роблять шкідливий вплив на їх здоров'я" [4].

В Україні є виразною тенденція обмеження доступу до інформації і свободи інформаційного обміну під приводом захисту інформаційної безпеки держави, що у свою чергу часто призводить до порушення інших основних прав людини та створює живильне середовище для росту корупції. У нас не розвинена культура відкритості, що зрозуміло, враховуючи сумний посаг радянських часів, коли все було засекречено.



На даний час для нашої країни є характерним повернення цензури, її документальне підтвердження, напад на журналістів, ущемлення їх прав. Більшість конституцій світу, проголошуючи свободу слова, прямо заперечують цензуру (ст. 15 Конституції України). Цензура визначається як контроль держави, організації або групи людей над публічним вираженням думки і творчості індивіда. Як правило, проявляється в обмеженні висловлювання певних ідей, зачіпання певних тем або вживання певних слів. Як привід для цензури часто називаються спроби нібито стабілізувати суспільство, над яким уряд має контроль. Президент Віктор Янукович своїм указом № 34 від 25 січня 2012 створив в структурі Служби безпеки України Департамент контррозвідального захисту інтересів держави у сфері інформаційної безпеки, але це є необхідним для безпеки держави в цілому[5]. Враховуючи те, що свобода слова в Україні гарантується національним і міжнародним законодавством, до того ж, необхідно створити дієвий механізм протидії проявам цензури в Україні, щоб реалізація права на свободу слова могла існувати при будь-якій владі і опозиції і не ставала приводом для політичних спекуляцій[6]. Відсутній у Законі України «Про інформацію» і відомий принцип Європейського суду з прав людини (справа «Лінгенс проти Австрії» від 08.06.1986 г.): «Обсяг інформації, доступ до якої обмежується, про публічну особу має бути значно меншим, ніж обсяг інформації про приватну особу»[7].

Згідно зі статтею 10 Європейської конвенції захисту прав людини та основоположних свобод обмеження свободи інформації має бути «необхідним в демократичному суспільстві». У ст. 32 Конституції України прописані певні обмеження, зокрема: не допускається збирання, зберігання, використання та поширення конфіденційної інформації про особу без її згоди, крім випадків, визначених законом, і лише в інтересах національної безпеки, економічного добробуту та прав людини. Право на свободу інформації на підставі ст. 64 Конституції України може бути обмежено в умовах воєнного або надзвичайного стану, однак право знати свої права та і обов'язки (стаття 57) не може бути обмежено навіть в умовах воєнного чи надзвичайного стану[8].

Свобода інформації базується на певних базових принципах. Вся інформація, яку зберігають державні органи, підлягає оприлюдненню, виключення можуть бути тільки

для дуже обмеженого числа випадків. Ці виключення повинні бути ясними, описуватися вузько та підлягати суворому контролю на предмет наявності «шкоди» і впливу на «суспільні інтереси» – перевірі згідно із трискладовим тестом Європейського суду з прав людини. А саме: бажання державного органу обмежити доступ до інформації є виправданим, якщо, по-перше, інформація має відношення до легітимної мети, передбаченої законом, по-друге, її оприлюднення має дійсно загрожувати спричиненням суттєвої шкоди легітимній меті, і, по-третє, шкода, яка може бути заподіяною вказаній меті, повинна бути вагомішою, ніж суспільний інтерес в отриманні інформації [9]. Причинами недоступності інформації можуть бути:

- Нездатність джерела інформації передавати інформацію
- Нездатність одержувача інформації отримувати інформацію
- Нemoжливiсть встановлення передачі інформації між джерелом і одержувачем. Це може бути як фізична неможливість, так і нездатність джерела і одержувача вести діалог на зрозумілому обом мові
- Обмеження, накладені на цю інформацію або на поширення інформації між джерелом і одержувачем [3].

Парламентська Асамблея Ради Європи зробила висновок, що хоча Україна і досягла значного прогресу в законодавчій сфері, вона все ще не виконала всіх обов'язків та зобов'язань, які взяла на себе при вступі в Раду Європи, і що верховенство права в багатьох сферах ще не повністю досягнуте і, зокрема, закликала органи державної влади України покращити правове регулювання доступу до інформації, а також суворо дотримуватись статті 34 Конституції України (254к/96-ВР) стосовно свободи інформації під час засекречування документів та розсекретити всі офіційні документи, які були закриті для загального доступу з порушенням законодавства.

На виконання зазначеної Резолюції Парламентської Асамблеї Ради Європи (994\_611) та з метою забезпечення реалізації положень статті 34 Конституції України (254к/96-ВР) стосовно свободи інформації, статті 10 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року (995\_004), статті 19 Міжнародного пакту про громадянські і політичні права (995\_043), а також для забезпечення ефективної реалізації права

кожного на свободу вираження поглядів та доступ до інформації, права на вільне збирання, зберігання, використання і поширення інформації усно, письмово або в інший спосіб, Верховною Радою України 13 січня 2011 року були прийняті Закони України "Про доступ до публічної інформації" ( 2939-17 ) та "Про внесення змін до Закону України "Про інформацію" (2657-12) (нова редакція), які набрали чинності 10 травня 2011 року.

На початку 1990-х років світ захлеснула ейфорія, пов'язана з розвитком нових інформаційних технологій, лавиноподібним збільшенням кількості інформаційних потоків, які, як здавалося тоді, надавали упевненість в глобальній загальнодоступності інформації. У законодавстві окремих держав основний акцент робився на сприянні інформаційної відкритості владі, на становленні вільних ЗМІ, розвитку масової інформації. Ці процеси не завершені і до цього дня: усвідомлюючи, що громадянському суспільству для нормального функціонування потрібні гарантії транспарентності діяльності держави в цілому і окремих його органів, різні громадські організації відстоюють право громадян на вільний доступ до інформації; за своє право інформувати громадськість про події в країні і світі, формувати громадську думку з найбільш значимих питань, свободу самовираження змагаються журналісти. Проте це привело до того, що свобода масової інформації стала трактуватися багатьма, і в першу чергу самими представниками ЗМІ, журналістами, як всездозволеність. Провідні федеральні таблоїди пістрявлять сенсаційними і висмоктаними з пальця заголовками, наповнені дуже суперечливими з точки зору моралі матеріалами, телебачення захлеснула хвиля аморальності, низькопробних серіалів і реаліті-шоу, реклами, що експлуатує низькі інстинкти для просування тих або інших товарів і послуг.

Таким чином, в ситуації, що склалася, разом з вдосконаленням системи законодавства, що закріплює право на поширення інформації, потрібна розробка цілісної несуперечливої теорії права на захист від інформації, побудову

відповідної законодавчої бази шляхом прийняття нових нормативних актів, усунення протиріч і пропусків в чинному законодавстві.

Підсумовуючи все вище сказане, варто зазначити, що обмеження свободи інформації є необхідним для:

- національної безпеки держави;
- збереження суспільного порядку;
- від загрози національної, релігійної та расової ворожнечі;
- захисту приватного життя людини, її честі, гідності та життя;
- захисту суспільних цінностей та моральності.

Універсальні положення про обмеження свободи інформації закріплені у таких двох документах, як «Загальна декларація прав людини» та «Міжнародний пакт громадянських і політичних прав», але мають декларативний характер і більш конкретно прописані у законодавстві кожної держави.

#### Список літератури

1. Верховна Рада України / Загальна декларація прав людини. - Режим доступу: [//zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_015](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_015)
2. Інститут Медіа Права / Міжнародний пакт про громадянські та політичні права. - Режим доступу: [//www.medialaw.kiev.ua/laws/laws\\_international/118/](http://www.medialaw.kiev.ua/laws/laws_international/118/)
3. Академик / Словари и энциклопедии на Академике. - Режим доступу: [//dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1332395](http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1332395)
4. Все о праве / Конституционное право России. - Режим доступу: [//www.allpravo.ru/diploma/doc29p1/instrum6543/item6546.html](http://www.allpravo.ru/diploma/doc29p1/instrum6543/item6546.html)
5. *Zn.ua*. - Режим доступу: [//news.zn.ua/POLITICS/ukraina\\_podnyalas\\_v\\_reytinge\\_svobody\\_slova\\_na\\_116-e\\_mesto-96169.html](http://news.zn.ua/POLITICS/ukraina_podnyalas_v_reytinge_svobody_slova_na_116-e_mesto-96169.html)
6. Спільна мета / Свобода слова vs цензура в Україні. - Режим доступу: [//www.commongoal.org.ua/ru/aktual-/14-news.html](http://www.commongoal.org.ua/ru/aktual-/14-news.html)
7. Права людини / Онлайн-бібліотека. - Режим доступу: [//library.khpg.org/files/docs/1236146496.pdf](http://library.khpg.org/files/docs/1236146496.pdf)
8. Верховна Рада України / Конституція України. - Режим доступу: [//zakon2.rada.gov.ua/laws/show/](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/)
9. Права людини в Україні / Свобода інформації і засекречування. Доступ до архівів. - Режим доступу: [//www.khpg.org/index.php?id=1240851323](http://www.khpg.org/index.php?id=1240851323)

Науковий керівник – Широкова-Мурараш О.Г.,  
канд. іст. наук, доц.

UDC 81'255.4 (045)

Stas' O.I.

National Aviation University, Kyiv

## TRANSLATION OF ENGLISH AND UKRAINIAN POLY-COMPONENT LEGAL TERMS IN INTERNATIONAL LEGAL DOCUMENTS

*The research is dedicated to the analysis of different ways of translating English and Ukrainian poly-component legal terms and possible difficulties a translator might encounter while working with international legal documents.*

The current development of humanities and natural sciences requires improvements in their terminological systems and thus the correspondent research of their development, linguistic peculiarities, semantics, derivation processes and stylistic functioning. Due to the process of globalization and broadening of international connections special attention must be paid to the functioning of legal terminology including the terminology of juridical acts, documents, international treaties, etc.

Nowadays, the English language has become the language of choice for conducting international negotiations and concluding treaties between countries greatly due to its official status in such important international political organizations as the European Union, United Nations Organization, UNESCO, etc. Thus, studying English legal terminology and legal translating from and into English attract the keen interest of many scholars.

Legal translation is a special type of LSP translation that involves cross-linguistic communication within a legal context. But as opposed to other types of LSP translation, such as science, technology or economics, legal translation is more difficult because of the system-bound nature of legal terminology. It tends to involve more components of culture-specific nature than universal ones since legal concepts expressed by terms are the product of national law system. Law systems have been designed to answer the needs of a particular nation. They have their own history, patterns of reasoning and organizing system. This inevitably leads to the incongruity of legal concepts between national systems.

Thus while translating a legal text the translator faces with the dual challenge of language and law, and is pressured with double responsibility. Legal translation requires reproducing both form and content of the legal text which in

reality means transferring text from one legal system to another, where a translator must strive for functional equivalence. Therefore a translator specializing in legal translation must be as much competent in legal jargon as a lawyer in the minutest details of law. Legal translation basically implies translating legal documentation (laws, acts, judicial decisions, legal rules, contracts, agreements, administrative papers and other law-related documentation).

The language of law is a special sublanguage with its own content, norms, specific characteristics and rules of combinability influenced by historical, political and cultural peculiarities of the language community. As legal language is not only a semiotic system but an inseparable part of law system with its traditions, specific logics and functions, the peculiarities of this language naturally result from the peculiarities of the law itself. Among these specific features scientists first of all name high level of abstraction of legal notions. In special areas of knowledge, for example technology or natural science, terms mean concrete objects that may be pictured at least graphically. It allows identifying the meaning of the notion and correlating it with its language expression. In its turn the language of law expresses abstract notions and the links between them.

Particularly English legal language owing to its rich multinational historical background is a most interesting and, at the same time, exceptionally complex legal jargon which may seem virtually incomprehensible even to the speakers of English from outside the profession not mentioning foreign recipients. Known for its incomprehensibility and obscurity, legal English is also ironically called "legalese" meaning that it may be regarded as a foreign language.

The English language in general, and especially its legal domain, was shaped by the number of other languages brought to England by the invaders, mainly: Anglo-Saxons, Scandinavians and the Norman French [4]. Thus, legal English comprises a great number of Latinisms, like *bona fide*, *actus reus*, *alibi*, *corpus delicti*, for example; lots of words from Old and Middle English origin, including compounds which are no longer in common usage, like: *aforesaid*, *hereinabove*, *hereafter*, *whereby*; and terms that are originally French: *appeal*, *plaintiff*, *tort*, *lien*, *estoppel*, *verdict*, *contract*, *proposal*, *policy*, *alias*.

Striving towards great formality the legal English lexicon is to a great extent made of archaic terms. In legal texts we encounter *imbibe* instead of *drink*, *peruse* instead of *read*, *forthwith* as an alternative of *right away*.

Despite of its difficulty, English lawyers declare that it is impossible to abandon the using legalese in juridical theory and practice, because conservative legal terminology protects legal documents and law norms from changes. The terminology generated through many centuries completely eliminates the possibility to misinterpret legal documents. The use of antiquated terminology is driven by the need to avoid troublesome changes as far as legal lexical meaning is concerned [5]. Another argument for the benefit of legalese is that the use of cumbersome juridical constructions stipulates the need to specify juridical phenomena. Legal terminology has to be accurate and expressions do not have to be ambiguous and dubious. Otherwise there is a danger of producing legal loopholes - a weakness or exception that allows a law to be circumvented or otherwise avoided. Thus the special vocabulary presented by English legal system makes translating in the sphere of law tougher than in any other field of knowledge.

The quality of any technical translation basically depends on correct rendering the meanings of terms. And the legal language provides us with the abundant number of them.

Sager, one of the most acknowledged terminologists, defines terms as depositories of knowledge and units with specific reference in that they refer to discrete conceptual entities, properties, ac-

tivities or relations which constitute the knowledge space of a particular subject field. Terms as linguistic units have certain semantic potential and are able to evoke complex knowledge structures when used in speech. The range of terms used in a specific sphere of science comprises a terminological system of the latter.

A legal term is a word or a word combination which stands for a general name of a legal concept, has a specific and definite meaning, and is often used in legislation and legal documents. Under legal terminology we understand the lexical layer which serves the law sphere, is connected with jurisprudence as a science and as a professional field. The strong connection between legal notions and corresponding terms is illustrated by the fact that the arrangement of legal terminology is impossible without profound scientific development of legal notions, their logical analysis and precise defining. The peculiar character of legal terminology comparing to other terminological systems reveals in original word-building models, distinctive ratio of foreign and national elements, specific conditions of its formation and development. To legal terminology we traditionally refer the names of objects, actions, persons and phenomena that have direct concern with jurisprudence and the sphere of the way it functions within the society.

Contemporary language of law makes several requirements to legal terms that should be taken into consideration in the process of translating them. A legal term should satisfy the rules and norms of a corresponding language; be systematic; correspond to a certain definition oriented to a certain concept; be relatively independent of the context; be precise; be as concise as possible; aim at one-to-one correspondence (within the certain terminological system); be expressively neutral; be euphonic; be the basis for derivatives within its own terminological system [6]. However, experience shows that only a small number of legal terms ideally correspond to the abovementioned totality of features. In reality this or that feature is either absent or exists only partially. This fact is actually the reason of basic problems in translating legal terminology.

Poly-component legal terms comprise quite a large part of both Ukrainian and English legal language and thus are a subject to various difficulties. In our research a multi-component legal term is understood as a complex terminological unit that consists of two and more words from the general word stock, which together make up a term that stands for a particular legal concept. For example, *National Drugs Intelligence Unit* – *Національне об'єднання боротьби з наркотиками*, *Preliminary inquiry on the authenticity of the grievance* – *попереднє розслідування достеменності скарги* [7].

According to semantic connections between the elements of poly-component terms they may be regarded free as they preserve their direct meaning and are closed at the same time, because if any other elements are voluntary included in the structure of a compound term it loses its terminological nature. It is clearly seen, if we compare e.g. *слідча таємниця* and *важлива слідча таємниця*; *судова експертиза* and *ретельна судова експертиза*.

Poly-component legal terms are formed in a syntactical way. The analysis of compound legal terms in The English and Ukrainian languages gives the opportunity to state the formation of syntactical slots of terms with an hierarchic structure. On the analogy of identifying word-building slot, syntactical slot of terms may be defined as a complex body of syntagmas. Syntactical syntagma is an open system of word combinations which make a term more complex with every next step. For example, *ушкодження* – *injury*, *тілесне ушкодження* – *physical injury*, *тяжке тілесне ушкодження* – *bodily mischief*, *умисне тяжке тілесне ушкодження* – *intended bodily mischief*, *умисне тяжке тілесне ушкодження, вчинене за обтяжуючих обставин* – *intended bodily mischief done with hard occasion*, *ушкодження* – *injury*, *тілесне ушкодження* – *physical injury*, *середньої тяжкості тілесне ушкодження* – *physical injury of non-hard case*, *необережне середньої тяжкості тілесне ушкодження* – *carelessly done physical injury of non-hard case* [7].

Translation of such terms requires the application of a special algorithm. In the first step we

classify the term according to its semantic structure. The first type of poly-component terms is comprised by word-combinations in which all the words are terms themselves. They preserve their lexical meaning and can be used separately, e.g.: *оскарження судового вироку*. The second type of poly-component terms is comprised by word-combinations in which the core word is a term and other components are the words of common use, e.g.: *corroboration of actual reduction to practice*. The third type of poly-component terms is comprised by word-combinations in which all the components are the words of common use. Only a combination of these words is a term, e.g. *concurrent stimulated scattering*.

Then a translator analyzes each component of the term, states whether it belongs to the general or special word-stock and searches for its dictionary equivalent. Then the translator states the connections established between components (agreement, government, adjointment) and divides the term into sense groups. Each sense group should be translated separately. After that separate components and sense groups are put together according to the norms of the target language, logical and linguistic rules of their combinability, partially influenced by the context.

Generally linguists determine 5 methods of translating poly-component legal terms:

1. **Translation with the help of a lexical equivalent.** This way of translation is mostly applied to phrasal terms. For example, *cloud on title* – *вада правового титулу (дефект в документі, який встановлює чиєсь право власності на землю)*; *incorporate enemy national* – *юрідична особа ворожої держави*.

2. **Loan translation.** This way of translation is quite widespread, especially in dealing with the names of law acts as well as political and legal posts. For example, *independent public prosecutor* – *незалежний народний прокурор*; *Law on Rationalization Proposals* – *Закон про раціоналізаторські пропозиції*.

3. **Translation with the help of prepositions.** The use of this way of translation is a consequence of applying the rules of combinability in the target language. For example, *Law-*

*and-Order Committee – Комітет з координації діяльності правоохоронних органів.*

**4. Translation with the help of the genitive case.** Translation with the help of the genitive case can be easily confused with loan translation. But unlike loan translation this type presupposes changes in grammatical forms of the words in the target language. For example, *illegal possession of weapons* – *незаконне зберігання зброї*.

**5. Descriptive translation.** Descriptive translation is mostly applied to realia that are absent in the target language and thus has no lexical equivalent or possess some special shade of meaning that requires an additional explanation. For example, *no-fault law* – *закон, який встановлює абсолютну відповідальність* [2].

To choose the proper way of rendering a legal term in the target language a translator must conduct a detailed semantic, structural and contextual analysis of the term itself and analyze the legal concept it defines. One of the most distinctive features of legal concepts is intertextuality – their meaning is shaped and stabilized by extra-linguistic sources, including legislation. For this reason we assume that many actual law consequences that are not identical in Ukrainian and American legal systems for example, or the legal system of any other English speaking country. Hence, legal terms will hardly ever have the same semantic potential in the SL and TL. Therefore, a translator must strive for functional equivalence and organize the translation process according to ‘meaning to meaning’ principle but not ‘word to word’ one.

The diversity of legal systems makes research in the field of legal terminology more difficult because a particular concept in a legal system may have no counterpart in other systems. Sometimes, a particular concept may exist in two different systems and refer to different realities which raise the problem of documentation and legal lexicography. Legal translation implies both a comparative study of the different legal systems and an awareness of the problems created by the absence of equivalents.

High quality legal translation has to meet the principal requirements of accuracy, adequacy and completeness. While accuracy and completeness are mainly aimed at the form of the

legal text, adequacy is referred to its content. To achieve the adequacy of the legal translation a translator must have a profound knowledge of legal terminology in the target language and follow its principal rules. As it was mentioned before, translating implies transferring the meaning of the original, but not only the words. The substitution of a legal term of the source text or even one element of poly-component term by its synonym (a word of common usage) in the target language may result in misinterpretation and provoke misunderstanding between two parties. The distortion of a meaning of a law term may influence upon legal consequences.

Thus, taking into consideration all the above we may say that poly-component legal term provide major difficulties for a translator working in the sphere of law. To overcome them successfully the translator must first of all possess deep knowledge of legal language and proficiency in legal terminology of both Ukrainian and English languages. Besides, a good legal translator also knows that even within the legal field there are separate areas of law that require specific translation techniques: a contractual document has little in common with a will, an administrative certificate, a judicial decision or a statute. A translator must also be aware of the theory of translation in order to make the necessary transformations for obeying the norms of the target language. Only in that case the translator will perform properly its function of providing the effective intercultural communication of legal professionals in the process of international cooperation.

#### Список літератури

1. Кияк Т.П. Лінгвістичні аспекти термінознавства. – К., 1989.
2. Снізур С. Юридичні терміни як перекладознавча проблема // Вісник. — Львів, 2003. — N490: Проблеми української термінології. — 570 с.
3. Alcaraz, E. & Hughes. B. (2002). *Legal Translation Explained*. Manchester: St. Jerome Publishing, p.5
4. Gibbons J. (ed.) *Language and the Law*. – London: Longman, 1994.
5. Tiersma, Peter M. 1999. *Legal language*. Chicago: The University of Chicago Press.
6. *The Language of Law* / Pigolkin A.S. – Moscow, 1990.
7. *English-Russian Law Dictionary* / S.N.Andrianov, A.S.Berson, A.S.Nikiforov – Russo Press: Moscow, 1998.

*Scientific supervisor – Basok V.A., assistant professor*

УДК 81' 255.2: 6 (043.2)

Гузь А. М.

Національний авіаційний університет, Київ

## ТРАНСКОДУВАННЯ ЯК СПОСІБ ПЕРЕКЛАДУ АНГЛІЙСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ

*Стаття присвячена питанням дослідження процесу перекладу англійської авіаційної термінології за допомогою транскодування. Таке дослідження дало змогу дослідити роль транскодування при перекладі специфічної авіаційної термінології з англійської мови на українську.*

Термінологічні системи англійської та української мов дуже різняться. Основні відмінності полягають в особливостях типологічної структури та граматичної будови мов, нормах і традиціях письмового наукового мовлення.

Саме з цієї причини доводиться звертатися до засобів перекладу, за яких зміст оригіналу залишається незмінним, а змінюються лише лексичні форми його вираження. До таких прийомів належать транскодування, калькування, антонімічний переклад, описовий переклад та інші.

Авіаційні термінологічні системи англійської та української мов не лише різняться на граматичному, лексичному та стилістичному рівнях, але й мають різний вік та рівень лінгвістичного розвитку.

Англійська авіаційна термінологічна система відрізняється значним багатством синонімічного ряду, а також багатозначністю та багатокомпонентністю термінів. Крім того, авіаційна лексика англійської мови є надзвичайно рухомих компонентом термінологічного складу мови, тобто терміни мають тенденцію видозмінюватись – застарілі терміни зникають, з'являються терміни-неологізми.

Українська авіаційна термінологія є відносно молодою терміносистемою. Це пояснює недостатню кількість українських лексичних відповідників при перекладі англійської авіаційної термінології, її однозначність та тяжіння до запозичень відповідників із російської авіаційної термінології.

Зіставлення англійських та українських термінів засвідчує, що в більшості англійських авіаційних термінів існує лише один український еквівалент (*landing gear* – *шасі*; *undercarriage* – *шасі*; *chassis* – *шасі*).

При цьому, деякі англійські терміни мають два або три відповідника, а ціла низка термінів

не знаходить відображення в українських словниках. Це, безперечно, є серйозною проблемою у галузі перекладу авіаційної термінології.

Суттєвою також є проблема добору одного або декількох варіантів перекладу іншомовного терміну. Звісно, якщо є лише один відповідник, то ситуація не викликає труднощів для перекладача, оскільки необхідно тільки перевірити адекватність заміни в контексті. За наявності декількох еквівалентів необхідно обрати найбільш адекватний у певному контексті, що є непростим завданням через можливу невідповідність термінологічних систем і часто через неналежний рівень перекладних словників.

Стикаючись із подібними труднощами у процесі перекладу компетентний перекладач повинен адекватно оцінити ситуацію та обрати найбільш підходящий спосіб перекладу іншомовного еквівалента.

Поруч із проблемами, які з'являються власне через розбіжності у структурі та типології мов, у їхніх граматичних та лексичних системах, існують також проблеми, пов'язані із рівнем розвитку однієї термінологічної системи порівняно з іншою.

Існуючі проблеми та труднощі перекладу вирішуються за допомогою окремих способів перекладу, серед яких виділяють наступні:

- калькування;
- антонімічний переклад;
- описовий переклад;
- транскодування тощо.

Під терміном калькування розуміється дослівний або буквальний переклад (*waveguide* – *хвильовід*). Часто використовується і напівкалькування, що являє собою часткове запозичення слів та виразів, які складаються частково з елементів вихідної мови, частково з елементів мови перекладу. Такий спосіб перекладу не завжди відображає зміст певного

терміна, тому перекладач повинен користуватися даним прийомом у крайніх випадках, з метою уникнення викривлення змісту терміну мови оригіналу.

Антонімічний переклад – це такий переклад, коли форма слова або словосполучення замінюється на протилежну (позитивна – на негативну і навпаки), а зміст одиниці, що перекладається, замінюється, в основному, подібним (*stator vane* - *нерухома лопатка*).

Описовий переклад – це такий прийом перекладу нових лексичних елементів вихідної мови, коли слово, словосполучення чи термін замінюється в мові перекладу словосполученням, яке адекватно передає зміст цього слова або словосполучення (терміна) (*backhaul* - *перевезення в одному напрямку, включаючи ділянку маршруту в зворотному напрямку*).

Серед названих способів значною популярністю під час перекладу термінів користується транскодування, тобто такий спосіб перекладу, коли звукова та/або графічна форма слова вихідної мови передається засобами абетки мови перекладу. Транскодування термінів відбувається в тих випадках, коли в культурі і, зокрема, науці країни мови перекладу відсутнє відповідне поняття і відповідний перекладний еквівалент, а перекладач не може підібрати слово або слова в мові перекладу, які б адекватно передавали зміст поняття і відповідали вимогам до термінотворення.

В.І.Карабан, а також Ж.А.Голікова розрізняють чотири види транскодування:

1) Транслітерація (передача графічної форми елемента вихідної мови літерами мови перекладу): *autopilot* – *автомілот*; *indicator* – *індикатор*; *stringer* – *стрингер*; *spoiler* – *спойлер*; *rotor* – *потоп*.

Необхідно зазначити деякі особливості у перекладі цих слів-термінів, а саме: 1) подвоєння приголосних між голосними не передається, як, наприклад, *commutator* - *комутатор*; 2) літера *г* у кінці зазвичай передається, незалежно від того, чи вимовляється вона у слові-джерелі, наприклад, *rotor*.

2) Транскрибування (передача звукової форми елемента вихідної мови літерами мови перекладу): *aerodrome* – *аеродром*; *fuselage* – *фюзеляж*; *cabotage* – *каботаж*.

Цьому шляху перекладу властива така особливість у перекладі українською мовою, як передача в будь-якому випадку літери *г*, наприклад, *driver* – *драйвер*.

3) Змішане транскодування (переважне застосування транскрибування із елементами транслітерування): *interface* – *інтерфейс*; *biplane* – *біплан*; *aerodyne* – *аеродин*.

4) Адаптивне транскодування (адаптація елемента вихідної мови до фонетичної або граматичної структури мови перекладу): *navigation* – *навігація*; *profile* – *профіль*; *turbulence* – *турбулентність*.

Адаптивне транскодування є найпоширенішим типом цього способу перекладу. Це можна пояснити розбіжністю у фонетичній та граматичній структурах мов: англійська – переважно аналітична, українська – переважно синтетична. Тому, у деяких випадках переклад адаптується до фонетичної, а в інших – до граматичної структури української мови.

Цьому шляху перекладу притаманні наступні особливості: 1) використання в українській мові пом'якшення в кінці слова, яке відсутнє в англійському слові, наприклад, *module* - *модуль*; 2) наявність родового закінчення в мові перекладу, наприклад, модифікація; 3) подвоєння приголосних між голосними не передається в українській мові.

У випадку фонетичної адаптації за основу перекладу береться транскрибування або транслітерування (частіше) та відбувається додавання та/або заміна одної фонемі і відповідної графемі на іншу.

На відміну від змішаного типу транскодування, “німе” *e* транслітерується і замінюється на літеру *a*. Поява ознаки жіночого роду в українських відповідниках термінологічних одиниць може бути приводом для віднесення цієї групи термінів також до адаптивного граматичного транскодування.

Особливої уваги вимагає переклад скорочених термінів, аббревіатур та акронімів, які також часто перекладаються за допомогою транскодування.

Якоїсь певної закономірності щодо вибору між транскодуванням та перекладом повних форм відповідних скорочень, очевидно, немає, однак слід зауважити, що існує тенденція до транскодування англійських широко вживаних скорочень, що позначають великі організації, агентства, об'єднання, організації тощо.

*ICAO* - *International Civil Aviation Organization* - *ІКАО* - *Міжнародна організація цивільної авіації*,



*AEROSAT - Aeronautical Satellite Council - АЕРОСАТ - Рада з використання супутників для потреб авіації,*

*AFIL - air-filed flight plan - АФІЛ - переданий з борту план польоту,*

*AIKMA - International Association of Aircraft Manufacturers - АІКМА - Міжнародна асоціація конструкторів авіаційної промисловості,*

*INSERFA - uncertainty phase - ІНСЕРФА - стадія непевності.*

В результаті такого прийому передачі аббревіатур народжується не мотивована з точки зору МП одиниця: *EUROCONTROL - European Organization for the Safety of Air Navigation*, досить закономірне скорочення в МП, якщо перекласти його на українську, то отримуємо *ЄОЗБА - Європейська організація із забезпечення безпеки аеронавігації*.

Транскрипція вихідної форми допустима лише в тих випадках, коли це скорочення є назвою організації, агентства, компанії, тобто не має відповідника в мов, якою перекладають. Так, наприклад, авіаційна компанія *BOAC (British Overseas Airways Company)* українською звучить як *Бріміш оверсіс еруейтз компані*.

Також цей спосіб використовується при передачі акронімів українською мовою. Наприклад, англійський акронім *EAGLE (elevation angle guidance equipment)* передається як «Ігл», тобто передається вимова самого слова, яка просто співпадає зі словом, що позначає птаха - орел, *TAIL - tail wind - ходовий вітер*, *STAR - standard terminal arrival route - стандартний маршрут входження в зону аеродрому*, *MAP - modular avionics packaging - модульне компонування бортової радіоелектронної апаратури*.

Такі способи використовуються, але рідко в авіаційних текстах, за винятком назв різноманітних фірм та авіаційних підприємств різних країн світу. Назви авіакомпаній можуть транслітеруватися: *WIZZ Air - ВІЗ Еір*, *KLM - Кей Ел Ем*.

Використовується також перенос скорочення у його оригінальній формі у текст перекладу, нерідко у сполученні з пояснювальним загальним словом: *DIP - корпус типу DIP*, *SPADE system - система SPADE - супутникова система станційного доступу з частотним ущільненням незакріплених каналів*. Найчастіше перенос оригінальної форми скорочення до тексту перекладу використовується тоді, коли у мові відсутній адекватний відповідник.

Транскодування авіаційної термінології вносить значний вклад у глобалізацію світової терміносистеми, таким чином надаючи термінам єдиної звукової або візуальної форми.

Однак, деякі мовознавці, намагаючись зберегти самотність та неповторність української мови, звертаються до старих словників та наполягають на впровадженні суто українських слів на позначення тих чи інших термінів. Наприклад, *airdrome - летовище (а не аеродром)*, *aviation - авіація (а не авіація)*, *air engine - авіапушії (не авіадвигун)*, *anemoscope - вітровказ*, *indicator - передавач (а не індикатор)*.

Однак, тенденція до перекладу транскодуванням все ж позначається на українській термінологічній системі, створюючи таким чином значну кількість інтернаціоналізмів.

Багато інтернаціоналізмів можна адекватно передати мовою перекладу на основі їх звукової форми. Такий спосіб перекладу, який називають транскрибуванням, забезпечує передачу лексичного значення багатьох інтернаціоналізмів, які походять з англійської, французької та деяких інших мов, в основу орфографічної системи яких покладено історичний або етимологічний принцип: *bloom - блюм*, *computer - комп'ютер*.

Усі мови запозичують інтернаціоналізми згідно з власними історично встановленими традиціями. У результаті будь-який інтернаціоналізм, з якої б мови він не походив і незалежно від мови джерела, з якої його перекладають, матиме одну й ту саму мовну форму та будову в мові перекладу.

При перекладі шляхом практичного транскрибування прикметники, прислівники та дієслова часто додають в українському варіанті дериваційні або флективні афікси: *condenser - конденсатор*, *automatic - автоматичний*.

Проте, деякі інтернаціоналізми мають в англійській мові більш складну будову, ніж в українській: *analysis - аналіз*.

Таким чином, транскодування може створювати непорозуміння шляхом цілкового викривлення змісту. Невміло застосований прийом транскодування призводить до появи т.з. псевдоінтернаціоналізмів.

Слова, які асоціюються або ототожнюються в мові джерела та в мові перекладу у зв'язку з подібністю в плані вираження, а в плані змісту або за вживанням неповністю відповідають або навіть повністю не відповідають одне одному,

отримали у французькому мовознавстві назву „faux amis du traducteur” – „фальшиві (хибні) друзі перекладача”. Цей термін закріпився в англійському („translator’s false friends”), а також українському і російському мовознавстві. Перед паралельно вживаними назвами фр. *traquenards*, англ. *language traps* (мовні пастки), англ. *misleading words of foreign origin*, нім. *irreführende Fremdwörter* (іноземні слова, що вводять в оману) та англ. *deceptive cognates* (когнати, що обманюють) термін ФДП має ту перевагу, що дозволяє описати всі слова даного типу, не обмежуючись поодинокими випадками.

ФДП, на відміну від справжніх інтернаціоналізмів, перекладають не шляхом транскодування (транслітерації чи транскрибування), а шляхом пошуку словникових відповідників. Однозначні ФДП мають тільки один перекладний еквівалент (однозначний еквівалент): *billet* - *заготовка*, *transformer* - *трансформатор*.

У широкому сенсі ФДП є проявом психолінгвістичного змішання мов, а саме - інтерференції, тобто уподібнення в мовній свідомості нерідної мови строю рідної, часткового ототожнення і змішання двох мовних систем, що веде до помилок у мовленні іноді однієї, а іноді й обох мов.

Історично ФДП є результатом взаємного впливу мов, або виникають в результаті випадкових збігів. Загальна кількість ФДП та роль кожного з можливих джерел в їх виникненні виявляються різними для кожної конкретної пари мов, залежно від їх генетичних та історичних зв'язків.

В англійській та українській мовах слова такого типу нараховують кілька тисяч і в більшості випадків становлять прямі чи опосередковані запозичення із спільного джерела. Часто це інтернаціональна чи псевдоінтернаціональна лексика чи паралельні утворення від таких запозичень. Значно менше представлені результати власне українсько-

англійських контактів: слова англійського походження в українській мові та українського походження в англійській.

Отже, проведене дослідження дозволяє зробити висновок, що під час перекладу англійської авіаційної термінології українською мовою виникає ряд труднощів, які перекладач усуває за допомогою різних засобів та прийомів. Серед таких прийомів важливе місце займають саме лексичні засоби перекладу авіаційних термінів, оскільки вони є одночасно простим та ефективним способом подолання невідповідностей на лексичному рівні англійської та української мовних систем.

Транскодування як перекладацький прийом має велике значення для формування авіаційної терміносистеми мови перекладу, таким чином сприяючи розвитку галузі перекладу авіаційної літератури, а також створює умови для формування уніфікованої системи авіаційних термінів, тобто для виникнення єдиної глобальної термінологічної бази.

#### Список літератури

1. Борисова Л.І. Основні проблеми науково-технічного перекладу. – М.: МГУ, 2003. – 208 с.
2. Карабан В.І. Переклад англійської наукової і технічної літератури. Ч. II / Карабан В. І. – Вінниця: Нова книга, 2001. – 303 с.
3. Методичні вказівки. До курсу «Перекладацький аналіз науково-технічного тексту» на тему «Інтернаціоналізми та «фальшиві друзі перекладача» в науково-технічній літературі» (для спеціальності «Переклад») / Уклад.: Л.М. Ангарава, О.М. Васильєва; ПДТУ. – Маріуполь, 2005. – 34 с.
4. Рецкер Я.И., Бархударов Л.С. Курс лекций по теории перевода. – М.: Международные отношения, 1968. – 126 с.
5. Російсько-українсько-англійська авіаційна термінологія. Посібник. Укладач Д.Г. Бабейчук. – К.: Дієслово, 1997. – 160 с.
6. Шелудько І., Садовський Т. Словник технічної термінології. — К.: Державне видавництво України, 1928. – 588 с.

УДК 81' 255: 659.1 (043.2)

Денисенко О. Є.

Національний авіаційний університет, Київ

## РЕАЛІЗАЦІЯ ПЕРЕКЛАДАЦЬКИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ ПІД ЧАС ПЕРЕКЛАДУ РЕКЛАМНИХ СЛОГАНІВ

*Стаття присвячена аналізу особливостей побудови рекламних слоганів відповідно до порушень/дотримань принципу Кооперації (чотирьох максим), запропонованого Полем Грайсом та їх перекладу із реалізацією перекладацьких трансформацій за класифікацією О.Д. Швейцара та збереженням/незбереженням порушення/дотримання максим оригіналу.*

Рекламна індустрія набула надзвичайно широких масштабів і, наразі, торкається майже всіх сфер життя суспільства. В умовах економіки ринку вона стає одним із важливих складників нормального функціонування виробництва [7]. Власне тому важливим є лінгвістичний аспект рекламного тексту, адже вплив на аудиторію здійснюється шляхом словесного навіювання та заохочення, тож багато спеціалістів паблік рілейшнз спочатку детально вивчають психологію людини, а вже потім починають працювати із рекламними текстами [1, 4, 10]. Крім того, з розвитком тенденцій до глобалізації, що переклад рекламних слоганів набуває неабиякого значення, а отже привертає увагу не лише рекламистів, але й багатьох мовознавців, зокрема: І.В. Грихелеса, Г.Н. Кузнецової, Ю.К. Пирогової, П.Б. Паршина, М.А. Мутовніної, G. Dyer, A. Goddard. У нашій роботі ми зосереджуємо увагу саме на лінгвістичному аспекті перекладу та розвиваємо це питання у контексті перекладознавства.

У рекламному бізнесі слоган часто відносять до елементів ідентифікації бренда, ставлячи його на рівні з іменем бренду і логотипом [2, с. 7]. Традиційно слоган розуміють як рекламну фразу, яка у стислому вигляді висловлює основну рекламну пропозицію і включається в усі повідомлення рекламної кампанії [8, с. 9]. У рамках дослідження визначаємо рекламний слоган як різновид тексту масової комунікації, який має свою прагматичну настанову — вплинути на споживача з наміром змінити або закріпити його позитивне відношення до товару чи послуги, що рекламується. Тобто рекламний слоган виконує одразу кілька функцій: інформування, увішування, нагадування, позиціонування, утримання клієнтів, лояльних до рекламної марки, створення власного «обличчя» фірми, яке б відрізнялось від образів конкурентів [13].

Найважливіша лінгвістична особливість слогана — прагнення до стислості за допомогою

простих синтаксичних структур, і, в той же час, збереження чіткої прагматичної направленості, тобто він виражає заклик до придбання товару чи користування послугою [6, с. 398-407]. Слоган повинен передавати максимум інформації мінімумом слів. Вважається, що рекламний слоган повинен відповідати певним вимогам. До найбільш важливих можна віднести лаконічність, доказовість, спонукальність, переконливість та оригінальність за рахунок використання експресивних засобів мови. Експресивність з'являється як інтегральний результат реалізації таких компонентів значення як емотивність, оціночність, інтенсивність, образність [5, с. 81]. У нашій розвідці ми зосереджуємось на лінгвістичних прийомах, які використовуються з метою передачі імплікатури рекламного повідомлення. Визначення інтенційної семантики, тобто прихованого наміру тексту слогана, полягає саме у розгляді таких прийомів. Отже, інтенція у слогані скоріше імплікується, ніж експлікується. Слогани не стільки інформують, скільки впливають через підсвідомість на розум покупця/користувача; вони розраховані на асоціативні висловлення — спонукати реципієнта до дії (придбати той чи інший товар чи вид послуги) [8, с. 104]. Задля реалізації цієї мети, незважаючи на вимоги, що ставляться до слоганів, вони часто порушують норми повсякденної комунікації.

Правила комунікації, які мають забезпечити чітке, інформативне, недвозначне спілкування, за якого імпліцитна думка «ховається» за власне промовленою інформацією було сформульовано у 1950-х рр. Полем Грайсом. Максимально ефективний, кооперативний та результативний процес комунікації здійснюється за умови дотримання чотирьох так званих максим, або «принципу Кооперації». Цей принцип ґрунтується на обов'язковому вкладі у процес комунікації тих реплік, які відповідають поточній темі, меті та направленості розмови [3]. Поль Грайс визначив чотири максими, які

прийнято вважати базовими нормами мовленнєвого спілкування: 1) максимум якості, тобто принцип спілкування, згідно з яким мовець має говорити тільки те, у чому абсолютно впевнений, при цьому він може довести вірність своїх слів, 2) максимум кількості, що спонукає говорити тільки по суті, тобто щоб за мінімуму слів було передано максимум інформації, 3) максимум релевантності, відповідно до якої співрозмовники мають не відволікатися від теми розмови, говорити тільки щодо даного предмету, 4) максимум манери, яка наголошує, що слід говорити послідовно, зрозуміло та однозначно [12].

Наведені вище максими не є суворими правилами, яких слід обов'язково дотримуватись. У повсякденній комунікації ці чотири максими часто порушуються, адже відступаючи від максим Грайса люди намагаються «зберегти» обличчя та залишатися більш незалежними, особливо із тими, хто може використати правдиву інформацію проти самого мовця. Так, при недотриманні умов максими якості мовець, не маючи підтвердження своїм словам, звертається до застосування метафоричних зворотів, образності. Максима кількості порушується, коли людина вдається до повторень, перебільшення чи замовчування інформації. Натяки, припущення, асоціації, відхилення від теми розмови, зазвичай, вказують на недотримання максими релевантності.

Порушення максими манери виливається у незрозуміле, нечітке, неясне та непослідовне повідомлення. Людина сама не впевнена у своїх словах, тому вдається до неконкретних висловів, щоб це приховати [12].

Таким чином, проаналізувавши 50 рекламних слоганів таких відомих брендів, як Nokia, McDonald's, Pringles, LG, Coca-Cola, L'oreal, Samsung, Budweiser, Pepsi, Austrian Airlines, Lufthansa та інші, нами було встановлено, що у 22% слоганів є відхилення від правил максими якості (див. табл. 1). Розглянувши ці повідомлення, ми встановили, що максима порушується шляхом надання таких фактів, які не мають підтверджень або ж навіть є абсолютно недостовірними [11, р. 159]. Наприклад, слоган сигаретної компанії L&M *Just what the Doctor Ordered* насправді є ідіоматичним виразом, який можна розшифрувати як «саме той, який потрібний, корисний» що суперечить результатам досліджень міністерств охорони здоров'я різних країн. Таким чином, відмінною рисою порушення максими якості є наявність непідтверджених даних (*Washing machines live longer with Calgon*), неправдоподібність повідомлення та неперевірені факти. Таке порушення максими розраховане на заохочення індивідуального споживача до придбання товару обіцянкою про покращення умов життя, посиленням на джерела, яким довіряють, тощо.

Таблиця 1.

Порушення у рекламних слоганах принципу Кооперації за П.Грайсом

| Порушена максима                 | Кількісні дані | Приклади                                                                                           |
|----------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Максима якості                   | 11 (22%)       | <i>Washing machines live longer with Calgon</i> (компанія із виробництва пральних порошків Calgon) |
| Максима кількості                | 5 (10%)        | <i>Good to the last drop</i> (слоган компанії Maxwell House)                                       |
| Максима релевантності            | 4 (8%)         | <i>Wasssssup?! (слоган пивоварної компанії Budweiser),</i>                                         |
| Максима манери                   | 7 (14%)        | <i>The mint with the hole</i> (солодощі Polo)                                                      |
| Порушення кількох максим         | 14 (28%)       | <i>Impossible is Nothing</i> (Adidas)                                                              |
| Абсолютне дотримання усіх максим | 9 (18%)        | <i>I'm loving it!</i> (слоган мережі ресторанів швидкого харчування McDonald's)                    |

Порушення максими кількості було простежено у 10 % аналізованих слоганів. Максимальний ефект досягається шляхом використання риторичних запитань. Наприклад, *Do you eat the red ones last?* – слоган компанії Nestle, а саме кольорових цукерок Smarties, не відповідає умовам максими кількості, адже для

непосвяченого споживача інформація повідомлення є неповною.

Рекламні слогани, у яких недотримана максима релевантності, згідно з проведеним аналізом, складають 8 % від загальної кількості. Порушення простежується у слоганах, які, на перший погляд, взагалі не стосуються рекламованого продукту. Наприклад, вираз

*Wasssssup?! –* слоган пивоварної компанії Budweiser, *Keep Walking –* слоган компанії з виробництва віскі Johnnie Walker. Лінгвістичним прийомом, виявленим нами у таких слоганах, є гра слів, побудована на вживанні омонімічних та омографічних слів, напр., *Get N or get out (N=in)*.

Порушення максими манери становить 14 %. Головним чином воно виявляється через використання двозначних та дивних, на перший погляд, тверджень. Наприклад, *The mint with the hole*, слоган компанії Polo, яка випускає льодяники. Таке рекламне повідомлення створює дивний образ, який може сприйматися буквально: людина може увити листок м'яти з дірочкою, і тоді прагматична інтенція слогана буде втрачена. Проте в той же час це речення звертає увагу покупця на надзвичайно природну основу цих льодяників. Лінгвістично, такого роду слогани характеризуються використанням (а) прислівників із значенням невпевненості, наприклад: слоган косметичної компанії Maybelline *Maybe she's born with it. Maybe it's Maybelline*. Завдяки вставному слову *maybe* повідомлення набуває невизначеності. Цікаво, що у цьому випадку це слово є частиною назви компанії; (б) використання спонукальних речень, що, зазвичай, містять метафоричний вираз у своїй структурі, напр.: *Grab life by the horns –* рекламний слоган автомобільної марки Dodge. Інтенція виражається за допомогою ідіоматичного виразу, який перекладається як "візьміть бика за роги", де слово *horns* асоціюється із емблемою автомобільної марки (бик із рогами) та деталлю автомобіля (слово *horn* перекладається, як клаксон). Виходить, що життя можна взяти за роги, маючи у гаражі таку машину.

Ми також виносимо в окрему групу слогани, у яких порушено декілька максим. Це відбувається, коли автор вдається до більш імпліцитної манери подання інформації та намагається ще більше приховати свою інтенцію. Наприклад, слоган *I am Canadian* рекламує канадське пиво. Відзначаємо, що у цьому повідомленні порушуються максими кількості і манери. Максима кількості порушується через нестачу інформації про сам продукт, максима манери — через її двозначність.

Окремо ми виділяємо групу слоганів, у яких не порушується жодна максима. Абсолютне дотримання максим складає 18 % від загальної кількості слоганів. Прикладами такого виду повідомлень є: *I'm loving it!, I've got a jones for a Jones!*. Для такого виду слоганів характерним є вираження власних емоцій, почуттів та переконань.

Під час перекладу рекламного повідомлення перекладач постає перед проблемою перекладу саме рекламного слогану. Для перекладача основною складністю є передача адекватного

прагматичного значення, що обумовлює вплив на людину шляхом реклами. Головне – не зміст, а емоційний, тобто експресивний ефект, що стимулює людину купити товар чи скористатися запропонованими послугами. Тому перекладач вдається до різноманітних трансформацій, що забезпечують адекватність перекладу слогану та зберігають його прагматичну функцію. Слідом за О.Д. Швейцером ми виділяємо 4 рівні трансформацій: 1) трансформації на компонентному рівні; 2) трансформації на прагматичному рівні; 3) трансформації на референціальному рівні; 4) трансформації на стилістичному рівні [9].

Ми встановили, що майже всі слогани були піддані змінам у процесі перекладу, окрім декількох винятків (*Nothing sucks like an Electrolux. – Ничто не сосёт так, как Electrolux*), що були перекладені дослівно.

Так, було виявлено, що трансформації на компонентному рівні семантичної еквівалентності зазвичай призводять до порушення максими якості: 1) *Impossible is nothing (Adidas) – Неможливе можливо*; 2) *Tefal: Ideas You Can't Live Without. – Tefal. Без твоїх ідей не обійтись*. Оригінал та переклад першого слогану демонструють порушення максими якості, оскільки надається заздалегідь нічим не підтверджена інформація. До того ж в українському варіанті порушення проявляється навіть більш ефективно та категорично, тоді як в оригіналі, за дослівного перекладу, неможливість як така просто нівелюється. У другому прикладі також надається інформація, яка не є правдивою, оскільки, на думку рекламодавців компанії Tefal, люди, які не мають ідей, а, відповідно, й продукції від Tefal, не можуть жити.

Трансформації на прагматичному рівні сприяють порушенню максими релевантності та манери, як наприклад, при перекладі рекламного слогану компанії Philips: *Sense and simplicity* (порушення максим релевантності та манери). – *Разумно и просто* (порушення максими манери). В оригіналі ми бачимо алюзію на роман Джейн Остін «Sense and Sensibility», однак у перекладі її не зберігають. У вище наведеному прикладі спостерігається порушення максими релевантності лише в оригіналі, оскільки рекламний слоган англійською мовою виражається іменниками, які не говорять аудиторії про якийсь зв'язок із продукцією компанії, тоді як вже у перекладі максима релевантності дотримана, оскільки слоган містить прислівники, що вже виносить певну характеристику роботи продукції компанії. Однак в обох випадках зберігається порушення максими манери, оскільки загалом рекламний слоган не є чітким та послідовним.

Трансформації на референціальному рівні є найбільш адекватними, оскільки за їх використання переклад є зрозумілим та локалізованим для сприймача. *A diamond is forever* – *Бриллианты навсегда* (порушення максими якості). Перекладач використовує гіперонімічну трансформацію, оскільки російська аудиторія тяжіє до сприйняття збірних, а не конкретних понять, тоді як англійська, навпаки. Ми визначили тут порушення максими якості, оскільки надається непідтверджена інформація. *Don't leave home without it. – Без неї – нікуди!* І в оригіналі, і у перекладі спостерігається порушення максими манери, оскільки немає пояснень та логічної послідовності повідомлення. У іншому прикладі, *Talk to your daughter before the industry does* (порушення максими якості та релевантності). – *Поговорите со своей дочерью до того, как индустрия красоты сделает это*, продемонстровано порушення максими якості, оскільки надається неправдива інформація. Максима релевантності у перекладі не порушується, оскільки перекладач вдавня до конкретизації.

Трансформації на стилістичному рівні найчастіше призводять до порушень максими кількості, оскільки повідомлення або розширюється, або компресуються. У перекладі слогана *Seriously black. Seriously appreciated* (дотримання усіх максим). – *Серьёзно чёрный. Серьёзное отношение к серьёзным достижениям*, порушено максимум кількості, адже надається розширене пояснення.

Отже, було встановлено, що рекламні повідомлення містять приховану інтенцію, імпліцитне значення, яке широко використовується рекламодавцями для впливу на цільову аудиторію. Таким чином, під час складання рекламного тексту рекламодавець часто навмисно надає неправдиву чи непідтверджену інформацію, факти, яких бракує, або матеріал, який залишається двозначним та непослідовним. Всі ці недоліки виливаються у порушення максим П. Грайса, які сприяють реалізації прихованої інтенції рекламного повідомлення, що направлена на позитивну зміну відношення потенційного покупця до рекламованого продукту. Наше дослідження дозволяє зробити висновки про те, що рекламний текст через свою специфіку не перекладається дослівно, аби не втратити експресивність та силу впливу; переклад рекламних текстів вимагає від перекладача великого обсягу лінгвістичних та екстралінгвістичних знань.

Під час перекладу порушення максим П. Грайса часто не зберігається або доповнюється новими порушеннями. Подальшою перспективою наукового пошуку в обраному напрямі може бути дослідження засобів експресивності, прагматичних функцій імпліцитної інформації, проблем перекладу рекламного тексту та слоганів.

### Список літератури

1. *Брайант Дж.* Основы воздействия СМИ / Дж. Брайант, С. Томпсон. — М. : Вильямс, 2004. — 432 с.
2. *Горячев А.А.* Моделирование речевого воздействия в рекламной коммуникации : автореф. дис. на соискание уч. степени канд. филол. наук : 10.02.19 "Теория языка". — СПб., 2010. — 20 с.
3. *Зевахина Н.А.* Лингвистическая прагматика [Электронный ресурс] / Н. А. Зевахина. — Режим доступа до ст. : <http://www.llsh.ru/2009/papers/presentations/2009%20-%20zevakhina-2.pdf>.
4. *Лебедев-Любимов А.Н.* Психология рекламы / А. Н. Лебедев-Любимов. — СПб. : Питер, 2007. — 384 с.
5. *Македонова О.Д.* До характеристики слогана як основного компоненту англомовного рекламного дискурсу / О. Д. Македонова // Нова філологія. — 2011. — № 45. — С. 80—84.
6. *Сенічева О.А.* Имплицитное выражение внутренней речи в рекламном дискурсе // Нова філологія. — 2005. — № 23. — С. 398—407.
7. Текст у рекламі [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.refine.org.ua/pageid-3826-1.html>.
8. *Тулупов В.В.* Теория и практика рекламы / В. В. Тулупов. — СПб. : Изд-во В.А. Михайлова, 2006. — 528 с.
9. *Швейцер А.Д.* Теория перевода: Статус, проблемы, аспекты / А. Д. Швейцер. — М. : Наука, 1988. — 216 с.
10. *Шуванов В.И.* Психология рекламы / В. И. Шуванов. — М. : Феникс, 2006. — 320 с.
11. *Grice H.P.* Logic and conversation / H. P. Grice // Cole P., Morgan J. Syntax and semantics. — New York : Academic Press, 1975. — Vol. 3. — P. 145-180.
12. *Tsuda S.* Indirectness in Discourse: What Does It Do in Conversation? [Електронний ресурс] / S. Tsuda. — Режим доступу: <http://www.trinity.edu/org/ics/ICS%20Issues/03%20ICS%20III%20I/Microsoft%20Word%20-%20p%2063%20Tsuda.pdf>.
13. *Словарь копирайтерских терминов* [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://content-online.ru/dic.html>.

УДК 159.947.5:629.735(045)

Іванюк М. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## АНТИЦИПАЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ ЯК ЧИННИК МОТИВАЦІЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ПОВІТРЯНИХ СИЛ

*Стаття присвячена вивченню впливу антиципаційної спроможності на мотивацію професійної діяльності льотного складу повітряних сил. Дане дослідження дозволило виявити особливості антиципаційної спроможності та мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил, і довести, що антиципаційна спроможність є визначальним фактором мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил.*

Статистика авіаційних катастроф свідчить про те, що більшість надзвичайних подій трапляється по причині «людського фактору». Існує невідповідність рівня розвитку професійно важливих якостей членів льотного складу повітряних сил вимогам експлуатації повітряних суден. Внаслідок цього особливої актуальності набуває проблема дослідження професійно важливих якостей льотного складу повітряних сил і виявлення особливостей їх розвитку та формування в процесі професійної підготовки.

Діяльність льотного складу повітряних сил відбувається в екстремальних умовах і потребує максимального застосування усіх здібностей і задатків спеціаліста: інтелектуальних, фізичних, нервово-психічних. Професійна діяльність льотного складу повітряних сил, насамперед, передбачає реалізацію відомих заздалегідь процедур, виконання поставленого завдання, координацію та узгодження операцій, забезпечення правильного і точного функціонування системи.

Аналіз останніх досліджень в області авіаційної психології підтверджує, що точне та своєчасне виконання дій членами льотного складу повітряних сил багато в чому визначається їх здатністю антиципувати, тобто передбачати розвиток польотної ситуації. Такими вченими як Н.Д. Завалова, Б.Ф. Ломов, В.О. Пономаренко було встановлено, що антиципація є важливою складовою функціональних систем льотної діяльності.

Б.Ф. Ломовим, Є. Поултоном, В.М. Водлорезовим, Г.В. Суходольським виділено низку факторів, що визначають формування антиципаційного рішення. Установлено, що визначальними з цих факторів є, перш за все, ті, які мають зв'язок з динамічними особливостями розвитку об'єктивного процесу. Аналіз показав, що надто важливими детермінантами антиципації у діяльності льотчика є екстремальні (стресогенні) фактори, у тому числі й екстремальні фактори інформаційної природи (В.О. Бодров, Ю.М. Забродін, О.О. Обознов, Л.О. Китаєв-Смик): дефіцит інформації, суб'єктивна та об'єктивна складність завдання, дефіцит

часу, високий темп подання інформації, поєднання діяльності, інтерференція сигналів та інші. Постійна дія на льотчика під час виконання польоту цих факторів визначає екстремальний характер умов його діяльності (Ю.М. Забродін, В.Г. Зазикін). Під впливом екстремальних факторів у льотчиків формуються специфічні функціональні системи діяльності, адаптовані до екстремальних умов.

Антиципація – це здатність людини передбачати хід подій, власних дій і вчинків оточуючих, структурувати діяльність на основі адекватного ймовірнісного прогнозу [5]. Це визначення практично співпадає з розумінням антиципації Б.Ф. Ломовим та Є.Н. Сурковим, які, вивчаючи антиципацію в структурі діяльності, визначають її як здатність діяти та приймати ті чи інші рішення з певним просторово-часовим упередженням стосовно очікуваних майбутніх подій. Таке визначення формулюється ними за результатами досліджень, присвячених вивченню антиципації в структурі діяльності [3]. В якості найважливішої функції антиципації вони визначають когнітивну. Так як антиципаційна спроможність є важливою складовою когнітивної моделі Я-концепції особистості, то вона підлягає формуванню і розвитку.

На думку П.К. Анохіна, М.І. Бернштейна та Б.Ф. Ломова, найважливіше завдання антиципаційних механізмів полягає у формуванні мети діяльності та її конкретизації на окремі дії, для того щоб сприймати усі фактори діяльності та, відповідно, гарантувати її ефективність та безпеку.

Відомо, що мета – це ідеальна форма майбутнього результату, яка формується в людини до початку діяльності і впливає на весь її зміст. Тобто, процес формування людиною мети базується на її здатності до передбачення.

Усвідомлення людиною її мети співвідноситься із системою мотивів її професійної діяльності. А мотив, у свою чергу, формується в результаті певної потреби людини і виражає її готовність до цілеспрямованої дії [1].

Аналіз мотиву та мотивації є необхідним при розв'язанні широкого кола психологічних проблем, серед яких провідне місце належить проблемі активності особистості, її спрямованості, психологічної структури діяльності тощо [2, с.6].

Відповідно, антиципаційна спроможність поряд з мотивацією професійної діяльності включається в процес досягнення результату або конкретної цілі. Відтак, мета роботи полягає у встановленні впливу антиципаційної спроможності на професійну мотивацію льотного складу повітряних сил. Виявлення таких особливостей дасть нам змогу підвищити ефективність діяльності спеціалістів завдяки формуванню антиципаційної компетентності як чинника авіаційної безпеки.

Дослідження було проведено в м. Вінниця в авіаційній бригаді аеродрому базування Гавришівка. Вибірка складалась із 32 членів льотного складу повітряних сил: льотчиків, штурманів, бортрадистів та бортмеханіків.

Були застосовані наступні методики: для визначення антиципаційної спроможності, методика «Здатність до прогнозування» (Л.А. Регуш) та «Тест антиципаційної спроможності» (В.Д. Менделевич), для мотивації професійної діяльності - методики «Мотиваційного профілю особистості» (Ш. Річі, П. Марті) і «Мотивації професійної діяльності» (методика К. Замфір в модифікації А.А. Реана). Збір демографічних та особистих даних досліджуваних проводився за допомогою анкети власної розробки.

Для статистичної обробки результатів були використані дискримінаційний, кореляційний та множинний регресійний аналізи.

В результаті обробки первинних даних були виявлені такі особливості мотивації професійної діяльності досліджуваних.

За методикою «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір, в модифікації А. Реана) у досліджуваній групі визначено дев'ять мотиваційних комплексів. Результати відображені у табл. 1

Таблиця 1

**Показники мотиваційних комплексів льотного складу повітряних сил за методикою «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір, в модифікації А. Реана)**

| Мотиваційний комплекс | Кількість респондентів | Частка у % |
|-----------------------|------------------------|------------|
| ВМ > ЗПМ > ЗНМ        | 16                     | 50 %       |
| ВМ > ЗНМ > ЗПМ        | 1                      | 3 %        |
| ЗПМ > ВМ > ЗНМ        | 4                      | 13 %       |
| ЗПМ > ЗНМ > ВМ        | 1                      | 3 %        |
| ЗНМ > ВМ > ЗПМ        | 2                      | 6 %        |
| ВМ = ЗПМ = ЗНМ        | 2                      | 6 %        |
| ВМ = ЗПМ > ЗНМ        | 4                      | 13 %       |
| ВМ > ЗПМ = ЗНМ        | 1                      | 3 %        |
| ЗПМ > ВМ = ЗНМ        | 1                      | 3 %        |

Примітка: ВМ – внутрішня мотивація;  
ЗПМ – зовнішня позитивна мотивація;  
ЗНМ – зовнішня негативна мотивація.

Встановлено мотиваційний комплекс, який є провідним у 50 % респондентів і являє собою співвідношення трьох видів мотивації, де переважаючою є внутрішня мотивація, далі зовнішня позитивна мотивація і найменш вираженою є зовнішня негативна мотивація (ВМ > ЗПМ > ЗНМ). Цей мотиваційний комплекс є найбільш оптимальним для професійної діяльності, адже вказує на те, що для членів льотного складу повітряних сил найбільше значення мають внутрішні мотиви (ВМ), які спонукають їх до професійної діяльності. Мотиваційний комплекс, за яким у членів льотного складу

повітряних сил переважає негативна зовнішня мотивація, що виражається у формі покарання, адміністративного стягнення, примусової роботи та інших негативних формах примусу, що може використовувати керівництво, виявлено у 6 % респондентів. Також найменше вираженими є мотиваційні профілі типу ВМ > ЗНМ > ЗПМ, ВМ > ЗПМ = ЗНМ, ЗПМ > ЗНМ > ВМ, ЗПМ > ВМ = ЗНМ.

За допомогою методики «Мотиваційний профіль» (Ш. Річі та П. Мартін) було виявлено мотиваційний профіль групи досліджуваних. Результати за вказаними шкалами відображені у табл. 2.



Таблиця 2

**Кількісні показники мотивів професійної діяльності членів льотного складу повітряних сил за методикою «Мотиваційний профіль» (Ш. Річі та П. Мартін)**

| Шкали                  | 1   | 2   | 3  | 4  | 5 | 6   | 7   | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
|------------------------|-----|-----|----|----|---|-----|-----|----|----|----|----|----|
| Кількість респондентів | 13  | 4   | 3  | 2  | 0 | 5   | 5   | 2  | 2  | 1  | 2  | 3  |
| Частка у %             | 40% | 12% | 9% | 6% | 0 | 15% | 15% | 6% | 6% | 3% | 6% | 9% |

*Примітка:*

1. Винагорода; 2. Умови праці; 3. Структурування праці; 4. Соціальні контакти; 5. Взаємовідносини; 6. Визнання; 7. Досягнення; 8. Влада та впливовість; 9. Різноманітність; 10. Креативність; 11. Самовдосконалення; 12. Цікава робота.

Було встановлено, що у переважної кількості респондентів провідними мотивами професійної діяльності є потреба у «винагороді», у «досягненні» та потреба у «визнанні». Зовсім не вираженим залишився мотив «взаємовідносини», але це не обов'язково свідчить про слабку соціальну адаптацію і відсутність соціальних навиків досліджуваних, ми припускаємо, що це вказує на низький рівень вираження потреби у формуванні та підтриманні довготривалих стабільних відно-

син, оскільки екіпажі є змінного складу і не передбачають тривалої роботи разом їх членів.

Також були виявлені наступні особливості антиципаційної спроможності у членів льотного складу повітряних сил. Антиципаційна спроможність характеризувалась рівнем її вираженості та проявами. За допомогою методики «Здатність до прогнозування» (Л.А. Регуш) [5] був визначений рівень вираженості антиципаційної спроможності респондентів (табл. 3).

Таблиця 3

**Показники антиципаційної спроможності у льотного складу повітряних сил за методикою «Здатність до прогнозування» (Л.А. Регуш)**

| Рівень                 | Високий<br>(12-16) | Середній<br>(8-11) | Низький<br>(4-7) |
|------------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| Кількість респондентів | 11                 | 12                 | 9                |
| Частка у %             | 34 %               | 38 %               | 28 %             |

У відповідності з цією методикою, здатність до прогнозування визначається такими якостями мислення як аналітичність, глибина, усвідомленість, гнучкість, перспективність, доведеність. У 38 % досліджуваних рівень антиципаційної спроможності зафіксований як середній, у 34 % – як високий і в 28 % – як низький.

За проявами антиципаційна спроможність оцінюється за трьома складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою. Особистісно-ситуативна складова відображає комунікативний рівень антиципації, тобто здатність прогнозувати життєві події і обставини. Просторова – демонструє здатність передбачувати рух предметів в просторі, координувати власні рухи, проявляти моторну вправність. Часова складова відображає здатність людини прогнозувати протікання і точно розподіляти час [4]. Визначення кількісних показників антиципаційних (прогностичних) здібностей у досліджуваних за трьома

складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою відбулося за допомогою «Тесту антиципаційної спроможності» (В.Д. Менделевич) (табл. 4).

В результаті дослідження кількісних показників антиципаційних (прогностичних) здібностей у респондентів за трьома складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою прогностичною компетентністю, було виявлено, що 69% членів льотного складу повітряних сил за шкалами особистісно-ситуативної та часової спроможності є антиципаційно компетентними, 91% досліджуваних за шкалою просторової антиципаційної спроможності також мають розвинені прогностичні здібності. Загальний же показник антиципаційної спроможності у 97% членів льотного складу повітряних сил свідчить про їх здатність передбачати наслідки своїх дій, спираючись на отриманий досвід, з метою уникнення стресових ситуацій та помилок.

Таблиця 4

**Показники прогностичної компетентності у льотного складу повітряних сил за  
«Тестом антиципаційної спроможності» (В.Д. Менделевич)**

| Показники антиципаційної спроможності | Загальна антиципаційна |                | Особистісно-ситуативна |                | Просторова   |                | Часова       |                |
|---------------------------------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
|                                       | спроможність           | неспроможність | спроможність           | неспроможність | спроможність | неспроможність | спроможність | неспроможність |
| Кількість респондентів                | 31                     | 1              | 22                     | 10             | 29           | 3              | 22           | 10             |
| Частка у %                            | 97 %                   | 3 %            | 69 %                   | 31 %           | 91 %         | 9 %            | 69 %         | 31 %           |

В результаті дослідження кількісних показників антиципаційних (прогностичних) здібностей у респондентів за трьома складовими: особистісно-ситуативною, просторовою і часовою прогностичною компетентністю, було виявлено, що 69% членів льотного складу повітряних сил за шкалами особистісно-ситуативної та часової спроможності є антиципаційно компетентними, 91% досліджуваних за шкалою просторової антиципаційної спроможності також мають розвинені прогностичні здібності. Загальний же показник антиципаційної спроможності у 97% членів льотного складу повітряних сил свідчить про їх здатність передбачати наслідки своїх дій, спираючись на отриманий досвід, з метою уникнення стресових ситуацій та помилок.

За допомогою кореляційного аналізу був виявлений прямий зв'язок загальної антиципаційної та особистісно-ситуативної спроможності із внутрішньою мотивацією (0,572, при  $p > 0,01$ ) та зовнішньою позитивною мотивацією (0,393, при  $p > 0,05$ ); зворотній зв'язок був виявлений між часовою спроможністю та різноманітністю діяльності (-0,403, при  $p > 0,05$ ), а також рівнем антиципаційної спроможності та умовами роботи (-0,361, при  $p > 0,05$ ).

Тобто, визначено, що чим вищий у членів льотного складу повітряних сил рівень особистісно-ситуативної спроможності, тим вищий рівень внутрішньої та зовнішньої позитивної мотивації і навпаки, на що вказує прямий зв'язок між ними. Тобто, можна припустити, що саме комунікативний рівень антиципації є визначальним для внутрішніх та зовнішніх позитивних мотивів професійної діяльності досліджуваних.

Також, виявлено, що чим більш розвинений у респондентів часовий компонент прогностичної компетентності, тим менш вираженою у них є по-

треба в урізноманітненні діяльності, змінах, прагненні уникати рутини та стимуляції. Відповідно, можна припустити, що спроможність льотного складу повітряних сил прогнозувати та точно розподіляти час, зменшує ймовірність виникнення у їх діяльності різних непередбачуваних ситуацій.

Також, чим вищий у респондентів рівень антиципаційної спроможності, який ґрунтується на особливостях мислення, таких як аналітичність, глибина, усвідомленість, гнучкість, перспективність, тим менш виражена потреба в хороших умовах роботи і комфортних оточуючих обставинах.

В результаті проведення множинного регресійного аналізу дане припущення було доведено, показник F (критерій Фішера) та його значимість (Sig) виявились меншими за 0,05, що свідчить про те, що антиципаційна спроможність є визначальним фактором мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил.

Отримані результати рекомендується використовувати при прогнозуванні діяльності льотного складу повітряних сил, проведенні професійного відбору, а також при підготовці молодих спеціалістів.

#### Список літератури

1. Ильин Е.П. Мотивация и мотивы. – СПб.: Питер, 2006. – 508 с.
2. Кудріна Т.С. Психологія мотивації: теорія та експеримент: Навчальний посібник. – К.:2006. – 214с.
3. Ломов. Б.Ф., Сурков Е.Н. Антиципация в структуре деятельности. – М., 1980. – 279с.
4. Менделевич В.Д. Антиципационные механизмы невротогенеза // Психологический журнал. 1996. №4. С. 107–115.
5. Регуш Л.А. Психология прогнозирования: успехи в познании будущего. – СПб.: Речь, 2003. – 352 с.

*Науковий керівник – Погорільська Н.І.,  
канд. психол. наук, доц.*

УДК 159.923:159.944(043.2)

Костюк М. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## ОСОБЛИВОСТІ ЕМОЦІЙНО-ВОЛЬОВОЇ СФЕРИ МЕДСЕСТЕР ПСИХІАТРИЧНОГО ВІДДІЛЕННЯ

*У статті зроблено порівняльний аналіз особливостей емоційно-вольової сфери медсестер хірургічного та психіатричного відділень. Розглядаються питання взаємозв'язку емоційної сфери та вольової саморегуляції медсестер психіатричної лікарні і показано, що вони менш схильні до емоційного вигорання та мають виражену проникаючу здатність до емпатії.*

Про важку роботу медичних сестер написано багато літератури, але вона багато в чому не враховує особливості сучасності, коли зростає швидкість обміну інформацією і життя взагалі. Професія психіатричної медичної сестри – це складна професія, що вимагає терпіння, самовладання й постійної роботи над собою. Зрозуміло, що медсестри теж мають свої турботи, прикраси й конфлікти. Але контакт із психіатричними хворими вчить їх життєвої мудрості, що у числі іншого ґрунтується на вмінні керувати своїм емоційним станом.

Медсестрам як хірургічного відділення, так і психіатричної лікарні доводиться працювати в напружених умовах, оскільки перші відповідають за життя пацієнта в більшій мірі, ніж деінде, а другі повинні турбуватися не лише за життя пацієнтів, їх адекватне сприйняття ситуації, що склалась, а і за своє життя, оскільки доводиться мати справу з пацієнтами з різними відхиленнями.

Професія медсестри відноситься до професій типу «людина-людина», який найбільш схильний до формування психічного вигорання. Тому для даного роду діяльності важливим процесом є вольова саморегуляція, що може зменшувати вплив факторів емоційного вигорання.

*Синдром емоційного вигорання* – це специфічний вид професійної деформації людей, які працюють в тісному контакті з пацієнтами при наданні професійної допомоги. Соціальний психолог К. Маслач [7] визначила цей стан як синдром фізичного і емоційного виснаження, включаючи розвиток негативної самооцінки, негативного ставлення до роботи, втрату розуміння і співчуття у відношенні до пацієнтів. Спершу під поняттям синдром емоційного вигорання розуміли стан виснаження з почуттям власної непотрібності. Пізніше симптоматика даного синдрому значно розширилась за рахунок психосоматичного компоненту.

Більшість вітчизняних дослідників [1, 2, 3, 5] розглядають синдром емоційного вигорання як стан «професійної деформації». Вони наголошують, що симптоми вигорання проявляються у професіоналів, які працюють в системі «людина - людина», тобто у тих, хто через професійні обов'язки змушений весь свій робочий день спілкуватися з людьми.

Завдяки розвитку саморегуляції людина керує проявами емоцій, що відповідно може впливати на рівень формування емоційного вигорання.

Про *саморегуляцію* сучасні визначення говорять як про інформаційний процес, завдяки якому відбувається управління власною діяльністю, при цьому більшість авторів підкреслюють свідомість процесу управління. *Вольова регуляція*, в широкому аспекті, розглядається як управління поведінкою у процесі подолання труднощів у момент виконання діяльності, що визначається сукупністю якостей особистості [4]. Загальні закономірності саморегуляції реалізуються в індивідуальній формі, залежній від конкретних умов і всього спектру якостей індивідуальності: від особистих якостей суб'єкта і його своєрідності в організації власних дій [6]. У загальному під рівнем вольової саморегуляції розуміється міра владіння власною поведінкою у різних ситуаціях, здатність свідомо управляти своїми діями, станами і спонуканнями.

Враховуючи особливі умови роботи та схильність медсестер до емоційного вигорання, постає питання психологічного супроводу їх діяльності, оскільки благополуччя та задоволеність роботою медсестер впливає на ефективність наданих медичних послуг.

*Метою* даної роботи є дослідження особливостей емоційно-вольової сфери медсестер хірургічного відділення та психіатричної лікарні.

*Предметом* дослідження є емоційно-вольова сфера медсестер психіатричного відділення.

*Методи та організація дослідження.* У дослідженні взяли участь 54 особи, з них 27 медсестер хірургічного відділення Новоушицької центральної районної лікарні Хмельницької області і 27 медсестер із Черкаської обласної психіатричної лікарні № 1. Середній вік досліджуваних 39 років, стаж – 17 років.

У дослідженні були використані наступні методики: анкета для визначення особливостей роботи і задоволеності нею респондентами, методика «Особистісна агресивність та конфліктність» Є. Ільїна, «Діагностика емпатійних здібностей» В. Бойко, «Дослідження вольової саморегуляції» А. Зверькова та Є. Ейдмана та «Методика діагностики рівня емоційного вигорання» В. Бойко.

Для інтерпретації отриманих результатів були обрані наступні методи математичної обробки:

- критерій Колмогорова–Смірнова (для визначення типу розподілу даних);

- критерій Манна-Уїтні (для визначення значимих відмінностей між групами медсестер хірургічного та психіатричного відділення за певними показниками);

- коефіцієнт кореляції Пірсона (для встановлення кореляційних зв'язків між означеними показниками).

*Обґрунтування отриманих результатів.* Аналіз відповідей досліджуваних на запитання анкети встановив наступні особливості: 22 %

медсестер психіатричного відділення стверджують, що робота їм дуже подобається, 60 % в обох групах задоволені роботою, 22 % відсотки медсестер хірургічного відділення ставляться до роботи нейтрально.

89 % медсестер хірургічного відділення і лише 37 % медсестер психіатричної лікарні не хотіли б щось змінювати у роботі. На думку 52 % працівниць хірургічного відділення, їх робота негативно впливає на взаємини у родині, а у 11 % події на роботі постійно викликають незадоволення. Додатково було встановлено, що пацієнти інколи викликають роздратування у 85 % медсестер хірургічного відділення, і тому вони менш задоволені спілкуванням у колективі.

За методикою діагностики емпатійності В.Бойко встановлено, що у 60 % медсестер хірургічного відділення занижений рівень емпатії, у решти 40 % – дуже низький. Для медсестер психіатричного відділення характерні наступні показники: 11 % – середній рівень емпатії, 63 % – занижений рівень і 26 % – дуже низький. Тобто, медсестри, що взаємодіють з психічно хворими є більш емпатійними.

Після кореляційного аналізу між показниками емоційного вигорання та іншими особистісними показниками медсестер психіатричного відділення, були виділені значимі залежності, що зображені у табл. 1.

Таблиця 1

**Значимі кореляційні зв'язки між емоційним вигоранням та іншими особистісними якостями у медсестер психіатричного відділення**

| Фаза вигорання | Особистісні показники                                                  |                                                                                                                                                                     |
|----------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                | Пряма залежність                                                       | Обернена залежність                                                                                                                                                 |
| Напруження     | Конфліктність ( $k=0,525^{**}$ )                                       | Проникаюча здатність в емпатії ( $k = -0,414^*$ ), наполегливість ( $k = -0,435^*$ ), самовладання ( $k = -0,488^{**}$ ), вольова саморегуляція ( $k = -0,415^*$ ). |
| Резистенція    | Конфліктність ( $k=0,464^*$ ), емоційний канал емпатії ( $k=0,408^*$ ) | Наполегливість ( $k = -0,480^*$ ), самовладання ( $k = -0,385^*$ ).                                                                                                 |
| Виснаження     |                                                                        | Наполегливість ( $k = -0,625^{**}$ ), самовладання ( $k = -0,460^*$ ), вольова саморегуляція ( $k = -0,505^{**}$ ).                                                 |

$k$  – коефіцієнт кореляції;

$^{**}$  – кореляція на рівні значимості 0,01;

$^*$  – кореляція на рівні значимості 0,05.

Отже, з даної таблиці зрозуміло, що чим більше медсестри конфліктні, тим більше вони схильна до емоційного вигорання, зокрема проявляється професійна деформація та незадоволеність собою. Обернена залежність фаз емоційного вигорання із показниками вольової саморегуляції є свідченням того, що медсестри, для яких

характерні високе самовладанням та наполегливість, менше схильні до відчуження, емоційної замкнутості, не дратівливі та із задоволенням підтримують контакти з оточуючими.

За даними кореляційного аналізу у групі медсестер психіатричного відділення були знайдені наступні залежності:

– всі фази синдрому емоційного вигорання та його сумарний показник мають обернену залежність із самовладанням і наполегливістю на рівні значимості  $p < 0,01$ . Тобто, чим краща вольова саморегуляція, тим менша імовірність розвитку емоційного вигорання, що і підтверджено середньостатистичними даними;

– фаза напруження має обернену залежність із проникаючою здатністю в емпатії на рівні значимості  $p < 0,05$ . Тобто, чим краще медсестра може створювати атмосферу відкритості, довіри із пацієнтами, тим більше вона задоволена собою і власною діяльністю, завжди може знайти вихід із ситуації, а також для неї не характерні підвищена нервозність та депресивні настрої;

– пряма залежність спостерігається між фазою резистенції та емоційним каналом емпатії на рівні значимості  $p < 0,05$ , тобто чим більше медсестри входять в емоційний резонанс з пацієнтом, співпереживають, прогнозують його поведінку, тим більше це сприяє згортанню їх професійних обов'язків, погіршує взаємодії з колегами і пацієнтами, їх настрій може впливати на міжособистісні стосунки, вони стають більш замкненими і відчуженими;

– фаза резистенції і напруження мають прямий зв'язок із конфліктністю на рівні значимості  $p < 0,05$  та  $p < 0,01$  відповідно. Тобто низький показник останньої сприяє тому, що медсестри більш стримані у спілкуванні, можуть йти на компроміс, менше вразливі, завдяки чому вони завжди прагнуть допомагати оточуючим, не обмежують взаємодію із колегами, пацієнтами та рідними і при цьому задоволені власною роботою та собою;

– інтуїтивний та емоційний канал емпатії на рівні значимості  $p < 0,05$  корелюють із показником конфліктності. Отже, чим більше медсестра співпереживає, переймається проблемами пацієнта, починає жити їх проблемами, тим частіше це викликає у неї незадоволення та роздратування, що призводить до підвищення кількості конфліктів, як з персоналом, так і з рідними. Якщо ж у медсестри переважає проникаюча здатність до емпатії, тобто вона керуючись власними почуттями створює атмосферу відкритості, довіри з пацієнтом, але при цьому не використовує додаткові зусилля, то її схильність до конфліктної поведінки буде низькою, про що свідчить залежність виділених показників на рівні значимості  $p < 0,05$ .

У ході встановлення взаємозв'язку між особистісними показниками емоційно-вольової сфери медсестер хірургічного відділення було отримано наступні значимі залежності:

– позитивна агресивність має обернену залежність із самовладанням на рівні значимості

$p < 0,01$ . Тобто медсестри, що погано володіють собою у критичних ситуаціях, більш схильні до таких проявів позитивної агресивності, як самозахист, впертість, самоствердження за рахунок інших, тому вони рідко йдуть на поступки, особливо у дискусіях;

– негативна агресивність на рівні значимості  $p < 0,01$  має обернену залежність із установками, що сприяють емпатії. Отже, чим більше медсестри не можуть контролювати власні агресивні прояви (мстивість та нетерпимість до думок інших), тим менш ефективно їм вдається будувати особистісні контакти, проявляти щирі зацікавленість переживаннями оточуючих, та з розумінням ставитись до проблем пацієнтів;

– на відміну від медсестер психіатричного відділення, у даній групі медсестер не було виявлено значимих взаємозв'язків між фазами емоційного вигорання та вольовою саморегуляцією. Це може свідчити про те, що навіть високий рівень розвитку самовладання у медсестер хірургічного відділення не взаємопов'язаний із розвитком емоційного вигорання;

– із усіх фаз емоційного вигорання лише формування фази резистенції прямо залежить від рівня конфліктності та інтуїтивного каналу емпатії (при рівні значимості  $p < 0,05$ ). Тобто саме через високу конфліктність, безкомпромісність, надмірне узагальнення та підозрілість, медсестри хірургічного відділення більш схильні до згортання професійних обов'язків, що проявляється у зменшенні взаємодії з колегами та пацієнтами, неадекватному емоційному реагуванні, у розширенні сфери економії емоцій, бажанні побути на самоті, замкнутості та відчуженості.

Отже, можна зробити висновок, що у зв'язку із високим рівнем саморегуляції, медсестри психіатричного відділення менш схильні до емоційного вигорання. На формування синдрому вигорання у медсестер хірургічного відділення впливають фактори, що не відносяться до досліджуваних показників. Але було встановлено, що від настрою та міжособистісних стосунків залежать стратегії поведінки, що у кінцевому результаті призводять до емоційного вигорання.

У процесі аналізу результатів встановлено статистично значимі відмінності між досліджуваними групами за показниками (див. нижче).

Анкетування показало, що медсестри хірургічного відділення не прагнуть змін у своїй роботі, хоча у той же час і не проти працювати в іншому відділенні. Їх вибір професії схвалюють рідні та друзі, до пацієнтів вони ставляться позитивно.

|                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– Бажання змін</li> <li>– Ставлення до пацієнтів</li> <li>– Схвалення</li> <li>– Бажання змінити відділення</li> <li>– Запальність</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Проникаюча здатність емпатії</li> <li>– Напруження</li> <li>– Резистенція</li> <li>– Виснаження</li> <li>– Сумарний показник емоційного вигорання</li> </ul> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Анкетування показало, що медсестри хірургічного відділення не прагнуть змін у своїй роботі, хоча у той же час і не проти працювати в іншому відділенні. Їх вибір професії схвалюють рідні та друзі, до пацієнтів вони ставляться позитивно. На відміну від них, медсестри психіатричної лікарні до пацієнтів частіше ставляться нейтрально, їх вибір професії рідні підтримують менше і вони не прагнуть працювати в іншому відділенні, хоча не проти щось змінити у своїй діяльності.

У медсестер хірургічного відділення вищий показник запальності, тобто вони менш емоційно стримані і частіше можуть вступати в конфлікт як з пацієнтами, так і з персоналом.

Медсестри психіатричної лікарні мають сильніше виражену проникаючу здатність до емпатії, чим можна пояснити їх низький рівень емоційного вигорання.

На відміну від них, у медсестер хірургічного відділення емоційне вигорання майже сформоване: фаза тривожного напруження і виснаження формується, а фаза резистенції сформована. Тобто, у звичайних медсестер яскравіше проявляється посилення усвідомлення психотравмуючих факторів професійної діяльності та незадоволення діяльністю та собою, що породжують прояви тривожно-депресивної симптоматики. У них розширена сфера економії емоцій, що проявляється в основному за межами професійного кола.

Найістотніші відмінності було виявлено саме у фазі виснаження, що свідчить про те, що медсестри хірургічного відділення частіше відчувають себе не здатними допомогти хворому, вони в основному беземоційні, відсторонені від пацієнтів, і у них часто проявляються психосоматичні та психовегетативні порушення.

**Висновки.** Отже, медсестри хірургічного відділення більш схильні до емоційного вигорання в силу підвищеної агресивності, конфліктності та невміння адекватно будувати взаємодію з паціє-

нтами. Натомість медсестри психіатричної лікарні завдяки високому рівню вольової саморегуляції менш схильні до вигорання, також вони мають кращі навички створення атмосфери відкритості та довіри з пацієнтами, у чому проявляється їх висока проникаюча емпатія.

Система «людина-людина» завжди привертає найбільше уваги дослідників, оскільки це людська взаємодія, людські стосунки, на яких побудовано наше існування. Отримані у ході дослідження результати можна використати для вдосконалення професійного відбору медпрацівників у майбутньому, а також побудувати стратегії роботи з існуючим персоналом для зменшення показників емоційного вигорання. Тому що подальший розвиток синдрому може призвести до формальної, позбавленого почуття співпереживання до пацієнтів, професійної поведінки, що у кінцевому результаті погіршує якість медичної допомоги.

#### Список літератури

1. *Абрамова Г.С., Юдич Ю.А.* Психология в медицине. – М.: Наука, 1998. – 455 с.
2. *Бойко В.В.* Синдром “эмоционального выгорания” в профессиональном общении. – СПб.: Питер, 1999. – 216 с.
3. *Водопьянова Н.Е.* Синдром выгорания: диагностика и профилактика / Н.Е. Водопьянова, Е.С. Старченкова. – СПб. [и др.] : Питер, 2005. – 336 с.
4. *Иванников В. А. Эйрман Е. В.* Количественная оценка волевого усилия при напряженной физической работе // Вопросы психологии. – 1986. № 5. – С. 129-140.
5. *Ильин Е. П.* Психология воли. – Санкт-Петербург, 2000. – 288 с.
6. *Моросанова В.И.* Акцентуация характера и стиль саморегуляции у студентов // Психологический журнал. – 2002. № 6.
7. *Maslach C., Goldberg J.* Prevention of burnout: new perspectives. // Applied and Preventive Psychology, V. 7, 1998. – P. 63–74.

*Науковий керівник – Вашека Т.В.,  
канд. психол. наук, доц.*

УДК 81'276: 004. 738. 5 (043.2)

Нетяжевська О. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## СЛЕНГ У МЕРЕЖІ ІНТЕРНЕТ: «ЗА» І «ПРОТИ»

*Стаття присвячена розгляду сленгу в Інтернет середовищі та його вплив на користувачів всесвітньої павутини. Проведення такого аналізу дозволило дослідити комп'ютерне спілкування за допомогою всесвітньої мережі та визначити мету, причини та обставини, на основі яких ті чи інші представники створюють та активно використовують все нові та нові терміни.*

Шукаючи інформацію в інтернеті, залишаючи черговий коментар на форумі чи відповідаючи на електронний лист, ми використовуємо мову так, як нам зручно. Проте існують слова, що змушують замислитися навіть знавців англійської мови. Якщо співрозмовник цікавиться наявністю «аськи» (ICQ), а дехто радить не «спамити», то слід просто забути про складні правила читання англійських слів, адже спілкування в мережі – це слова та вирази з чудернацькими зворотами. Із розвитком інтернету формується новий шар лексичних одиниць, що відомі великій кількості користувачів. Мова стрімко змінюється під впливом інформаційних технологій. Саме це зумовило актуальність даного дослідження, адже мовна гра допомагає в спілкуванні приміряти найрізноманітніші ролі, реалізовувати особисті творчі можливості, в процесі створення нових слів, можна по-іншому сприймати реальність. Метою дослідження є розгляд сленгу в інтернеті, його вживання та причини використання. Для реалізації поставленої мети були поставлені такі завдання: 1. розглянути сленгу в інтернет-середовищі; 2. визначити впливу сленгу на сучасну молодь; 3. встановити причини використання емоційно забарвленої лексики.

Сучасна молодь все частіше використовує у своєму спілкуванні комп'ютерний сленг. У словниковому запасі користувачів Інтернету можна зустріти різні слова: від назв тварин до предметів побуту [10; ст. 38]. Переважно скорочення запозичені з англійської мови. От наприклад:

1. Абраказяблики – кирилитичний текст, набраний латиницею (pryvit Svit!!, pryBiT cBiT!!);
2. Ася, аська – комп'ютерна програма ICQ;
3. Врубати – включати;
4. Вуха – навушники;
5. Гектар – гігабайт;
6. Горщик – «корзина», смітник (на робочому столі комп'ютера);

7. Грохнути – видалити інформацію;
8. Живність, бацила, вірусняк – вірус;
9. Карлсон – охолоджувальний вентилятор, кулер;
10. Клава – комп'ютерна клавіатура;
11. Клікати – натиснути на кнопку миші;
12. Лижі – продукція фірми LG;
13. Перекачати, злити – переписати інформацію;
14. Поюзаний – той, що був у використанні;
15. Чайник – недосвідчений користувач, який нічого не розуміє у комп'ютерах;
16. Хом'ячок – мишка [6; ст. 37-40].

Однією із тенденцій створення сленгу саме в Інтернет-середовищі стало бажання друкувати швидше, заощаджуючи дорогоцінний час, якого нам так не вистачає. Існує певна група слів, широко використовуваних в українській мові, проте запозичених з англійської мови:

1. Лол – голосно реготати. Як правило, використовується для вираження компліменту щодо почуття гумору у співрозмовника. Нерідко використовується в суперечках, як вияв неповаги до аргументів опонента;
2. Спам – масова розсилка кореспонденції рекламного чи іншого характеру людям, які не висловили бажання її одержувати. Передусім термін «спам» стосується рекламних електронних листів;
3. Флуд – марнослов'я, повідомлення в інтернет-форумах і чатах, яке займає (в багатьох випадках) великі об'єми і не несе якоїсь нової чи корисної інформації. Крім того, на форумах флудом називають будь-яке повідомлення, яке не стосується теми форуму (офтопик);
4. WTF – м'яко кажучи, це означає «що»

- за чортівня?» або «якого дідька?». Це слово англійського походження. (англ. *“What a f\*ck?”*);
5. FAQ – відповіді на популярні питання (від англ. *“Frequently Asked Questions”*);
  6. NP – нема питань, нема проблем (від англ. *“No Problems”*);
  7. PC – комп’ютер;
  8. Pls – будь ласка (від англ. *“Please”*);
  9. Thx – дякую (від англ. *“Thanks”*) [3; ст. 26].

Порівняно нещодавно у середовищі Інтернет-спілкуванні з’явилася «албанська» або «албанська» чи «падонкіфська» мова, тобто мова «пагонків». Цей специфічний мережевий жаргон сформувався у 2000-ні роки і характерний для російськомовної мережевої субкультури. Популярна репліка рос. *«Учи албанский!»* (*Вчи албанську!»*) часто вживається у ширшому значенні, вказуючи на необізнаність співрозмовника у предметі дискусії [8; ст. 185]. Ось наприклад:

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| В Бобруйск, животное | в Бердичів, тварино  |
| Ужоснах!             | страхіттянах         |
| Афтар, выпей йаду    | Афтар, пий отруту    |
| Аццкий сотона        | пекельний чортяко    |
| Ржунимагу            | ржунездужу           |
| Афтар жжот, пеши     | ну ти смалиш, афтор, |
| исчо                 | шкрябай далі         |
| 5 баллофф            | 12 балів             |
| Баян                 | трембіта             |
| Вмемориз             | намотати на вуса     |
| Зачот                | залік                |
| Аффтар, убей себя    | Афтар, вбий себе     |
| ап стену!            | з розбігу            |
| Зачот                | залік                |
| Ни панимайу          | не разумійу          |
| Ниасилил             | непадужаф            |
| Обоснуй!             | апгрунтуй!           |
| Смеялсо всем офисом  | сміявсі всім охвісом |

Для стереотипних «падонківських» реплік були запропоновані українські відповідники; різні варіанти «українсько-албанського» або «українсько-падонкавського» лексикону хоч і широко

цитувалися в мережі, але сприймалися переважно лише як зразки українського гумору. Особливістю такої мови є те, що слова пишуть відповідно до того, як чують. Для того, аби зрозуміти що насправді є албанська мова, розглянемо вірш Olesberezchny «Уркаїнсько-ольбанське запозичення» [2]:

Якось син до тата йде,  
Почина розмову:  
«Тату, шо воно таке –  
Уркаїнська мова?»  
Тато дунув косячок,  
Шоб не пухли вуха,  
І сказав йому: «Синок,  
Розкажу. Послухай.»  
Якщо довго реготав,  
Щелепа одвисла –  
Пишеш: «Афтар, ну ти  
дав!  
Я аж гепнув з крісла!»  
А побачиш далі ще  
Фішки та приколи –  
То тоді пиши «Пече!  
Просто зпопідстолу...»  
Всі приколи «непіццул»,  
Сто разів пробіти?  
Напиши: «То ти гуцул?  
Грасш на трембіті!»  
Щоб читати чийсь накат,  
Треба водки літр?  
Коментуй його: «Під кат!  
Забагацько літер!»  
Там про тебе хтось  
створив  
Тему злу та люту?  
Напиши: «Одурів!  
Афтар, пий отруту!»  
Придовбається якщо

Демагог кульгавий,  
Наша відповідь: «І  
що?Цьом тебе, плюгавий!»  
Якщо дурні гнуть  
«Під кат!»  
Щось смішне та нове  
–  
Кинь: «Писако, так  
тримать!  
Не труїть, панове.»  
Якщо дівка дуже зла,  
Їй на всіх начхати:  
«Ти, доярко, із села?  
А з якої хати?»  
А якщо вона коли  
Скаже добре слово –  
То одразу похвали  
«Кицю, гламурово!»  
Всіх приколів  
ти допер,  
Можеш вийти  
в люди...  
Укрнет тебе тепер  
Поважати буде!  
«Хоч у тебе в голові  
Замість мозку – ду-  
ля!»  
«Абісцятись, дайте  
дві!» –  
Відповів синуля.

Певний проміжок часу таке розуміли лише «свої», проте, просліджуючи тенденцію спілкування в Інтернеті, все частіше молодь спілкується мовою «пагонків». Можливо, на розвиток інтернет-мови також вплинув радянський мультфільм про Вінні-Пуха, де Сова писала з помилками.





Кадри із радянського мультфільму про Вінні-Пуха

Скоро настане час, коли школярі будуть цитувати відомих людей щось на кшталт цього: рос. «Биз грамотическай ашипки я русскай речи ни люблю!», писал наш лудший паэт Аликсандыр Сергеич Пушкин («Без граматичної помилки я російську не люблю!», писав наш найкращий поет Олександр Сергійович Пушкін) [2].

Ще однією особливістю спілкування в Інтернеті є те, що заради економії часу, користувачі мережі навмисно «забувають» про пунктуацію; імена людей, назви континентів, материків, країн, міст тощо пишуть з маленької літери. Це, звичайно, прискорює процес спілкування, адже не треба витратити час на роздуми про те, в якому місці потрібна кома і чи потрібна вона там взагалі. Вже не кажучи про «смайлики», які зустрічаються майже після кожного вжитого слова [4; ст. 204]. До речі, за роки свого існування звичайний комп'ютерний смайл набув сотень варіацій. Енергійні жовті колобки в чатах та sms'ках не тільки посміхаються, а й танцюють, слухають музику, п'ють пиво та показують язика. Нижче наведений мінімальний смайл-арсенал інтернет користувачів:

| Звичайний інтернет користувач  | Український інтернет користувач |
|--------------------------------|---------------------------------|
| :D радісний сміх               | ~:-D радісний сміх              |
| :-  зосередження/нейтральність | ~:-  зосередження/нейтральність |
| :-( сум/розчарування           | ~:-( сум/розчарування           |
| :-/ невдоволення/спантеличення | ~:-/ невдоволення/спантеличення |
| :-0 здивування                 | ~:-0 здивування                 |

Отже, розглянувши деякі особливості комп'ютерного сленгу, можна зробити висновок, що на даний момент активно створюється та використовується комп'ютерна сленгова лексика. Також відбувається проникнення комп'ютерних термінів у загальноживану лексику [9; ст. 56].

Хоча власне український молодіжний сленг існує, але у більшості випадків сленгізми – запозичення з англійської, російської мов або фонетичні асоціації [1; ст. 109]. Випадки створення власне українського сленгу зустрічаються не часто і тільки завдяки фантазії молоді. Я вважаю, що сучасний молодіжний сленг є продуктом урбанізації, яка деякою мірою співвідноситься з русифікацією та проблемами двомовності.

На мою думку, мова – більше, ніж просто слова. Це витвір народу, тисяч мовців. Кожне слово має власну історію. На означення одного й того ж поняття в різні часи виникають десятки слів і те, що лишилось після років відбору – досконало впишеться в мову. Спочатку кожне з тих слів було кимось придумане, одне створене штучно, інше – завдяки перетворенню іншого слова або ж завдяки жарту. Це є природний шлях розвитку мови. Використовувати запозичення дуже легко, та боюсь, що може статись так, що мова, перенасичена ними, скоро стане нецікавою її носіям. Вивчення мови передбачає докладання певних зусиль, адже якщо спустити все з гальмів – отримаємо суржик. Розмовляти суржилом, на мою думку, – не поважати себе.

Отже, дане дослідження присвячене розгляду сленгу в Інтернет середовищі та його вплив не тільки на комп'ютерних користувачів, але й на користувачів всесвітньої павутини. Проведення такого аналізу дозволило дослідити комп'ютерне спілкування за допомогою всесвітньої мережі та визначити мету, причини та обставини, на основі

яких ті чи інші представники створюють та активно використовують все нові та нові терміни. Подібні дослідження матимуть неабиякий успіх у майбутньому через швидкий розвиток комп'ютерних технологій та їх використання, тому не будемо зупинятися на досягнутому, а розвиватимемо й надалі дослідження, присвячене сленгу.

На останок, можна із впевненістю сказати, що сленг (скорочення, абревіатури тощо) в Інтернет середовищі є досить-таки цікавою темою, проте широке використання його у повсякденному житті просто затьмарює, можна навіть сказати, забруднює щирі українську мову. Використовувати чи ні такі слова – особиста справа кожного, проте не слід зловживати ними та забувати про «мову солов'їну».

### Список літератури

1. Антрушина Г.Б., Афанасьєва О.В., Морозова Н.Н. Лексикология английского языка: Учебн. пособие для студентов. – 3-е изд., стереотип. – М.: Дрофа, 2001. – 288 с.
2. Бережний О. Українсько-ольбанське запозичення [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://olesberezhny.livejournal.com/10965.html#cutid1>
3. Большая энциклопедия Кирилла и Мефодия 2007 [Электронный ресурс] : Соврем. унив. рос. энцикл. : 14 CD [Электрон. текстовые и графич. дан.: более 88 тыс. статей, 39 тыс. мультимедиа-объектов, 860 аудио- и 570 видеофрагментов, более 520 карт в интерактивном атласе мира]. – 7-е изд., перераб. и доп. – М. : Кирилл и Мефодий, 2006. – Загл. с обложки.
4. Грачев М.А., Гуров А.И. – Словарь молодежных сленгов. Горький, 2006. Дубровина К.И. 2006 – Студенческий жаргон // ФН. 2006. № 1. – 451 с.
5. Зацний Ю.А. Соціолінгвістичні аспекти вивчення словникового складу англійської мови: Навчальний посібник / за ред. Ю.А.Зацного, Т.О.Пахомової. – Запоріжжя: ЗДУ, 2004. – 284 с.
6. Купцова Н.С. Особенности языка хакеров // Язык как структура и социальная практика. – Хабаровск, 2000. – Вып. 1. – С. 37–40.
7. Крысин Л. П. Толковый словарь иноязычных слов [Текст]. – М.: ЭКСМО, 2005. – 944 с. – (Серия Библиотека словарей).
8. Левикова С.И. Молодежный сленг как своеобразный способ вербализации бытия // Бытие и язык. – Новосибирск: Наука, 2004. – № 5. – 335 с.
9. Потапова Т. Без смайла не розібратись. [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://life.pravda.com.ua/private/4ab736ab0b1f2/>
10. Скворцов Л.И. Литературная норма и просторечие. – М.: Наука, 2007. – 275 с.
11. Чуковский К.И. Высокое искусство. – М.: Советский писатель, 1968. – 348 с.
12. Partridge E. Slang Today and Yesterday. London: Routledge and Kegan Paul, 1998. – 196 p.

Науковий керівник – Головня А. В.,  
канд. філол. наук, доц.

УДК 159.938.363.2(045)

Педько К. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ІНТИМНО-ОСОБИСТІСНОЇ СФЕРИ ЗАСУДЖЕНИХ ЖІНОК

*У статті описані особливості інтимно-особистісної сфери засуджених жінок. Представлено порівняльний аналіз особливостей інтимно-особистісної сфери жінок, які вперше відбувають покарання, та жінок, які відбувають повторне покарання. Встановлено відмінності за такими показниками, як глобальне ставлення до себе, ауто симпатія, очікуване ставлення з боку оточуючих та звинувачення себе.*

Останнім часом, розмірковуючи над проблемою ефективності покарання засуджених у виправних колоніях, науковці все більше уваги приділяють дослідженню фізіологічних і психічних відмінностей між чоловіками та жінками.

За твердженням психологів, фахівців із виправно-трудова педагогіки, позбавлення волі по-різному впливає на психіку жінок і чоловіків, оскільки морально-психологічний світ жінок, засуджених до позбавлення волі, значно складніший і тонший порівняно з психологією чоловіків. Перебування в місцях позбавлення волі своєрідно впливає на їх психіку, спричинює тугу, розпач, безнадійність, що в результаті призводить до швидкої втрати жінками індивідуальності. Із порушенням соціально корисних зв'язків, прихильностей, сімейних і родинних стосунків засуджені жінки втрачають будь-яку впевненість у собі, з недовірою ставляться до можливостей повернутися до нормального життя [3].

Виходячи з цього, можна припустити, що інтимний світ цих жінок зазнає певних деформацій. Адже, як відомо, інтимний світ обумовлений не тільки взаємозв'язком біологічних і психологічних факторів, але і піддається впливу соціально-культурного середовища [2].

У сучасних теоретично-методологічних розробках, присвячених проблемам природи психіки, об'єкту, предмету і методу психології, йдеться про необхідність переходу від дослідження психологічних абстракцій, «психіки, яка не болить», до вивчення психічної реальності в її унікальній, неповторній своєрідності і з'ясування можливостей її самовдосконалення та саморозвитку як живої цілісності [5].

Основними сферами процесу розгортання інтимного є сфера тілесного, душевного і духовного життя людини, кожна з яких є

відносно автономною, але водночас перебуває з двома іншими у відношенні суперечливої єдності. В основу нашого дослідження була покладена душевна сфера інтимного світу, що являє собою особистісне та міжособистісне. За В.О. Татенком [4] інтимно-особистісна сфера включає в себе інтимні думки, почуття, переживання, фантазії. Тобто інтимно-особистісним можна назвати те, що реально переживає, про що міркує і що робить людина, залишаючись наодинці із собою, те, у чому вона може розкритися лише перед тим, кому довіряє як самій собі. Ці думки, почуття і вчинки визнаються нею як абсолютно істинні і гранично значущі, оскільки відповідають її уявленню про власну сутність, гідність, цінність і сенс життя. Це та суб'єктивна критеріальна система, на основі якої здійснюються реальна самооцінка й оцінка інших людей, явищ і подій, якими наповнений світ [4].

Існує ряд наукових праць вітчизняних вчених, які присвячені вивченню психологічних особливостей в'язнів. Це розробки О. В. Давидової, яка працювала над проблематикою соціальних установок засуджених, Т. Р. Морозової, яка досліджувала способи реалізації агресії засудженими, В. В. Сулицького, який приділив увагу психологічним особливостям засуджених-суїцидентів. Проте відсутні дослідження, присвячених вивченню психологічних особливостей засуджених жінок. З огляду на це, можна стверджувати, що дослідження інтимно-особистісної сфери засуджених жінок є актуальною проблематикою.

Головною метою нашого дослідження є визначити в якій мірі жінки відчувають проблеми інтимної сфери через дефіцит можливостей реалізації своїх жіночих потреб.

Предметом дослідження є інтимно-особистісна сфера засуджених жінок.

*Методи та організація дослідження.* У дослідженні взяли участь 39 осіб, з них 25 засуджених жінок Качанівської виправної колонії міста Харкова з мінімальним рівнем безпеки, які відбувають покарання вперше і 14 засуджених жінок Селезнівської виправної колонії мінімального рівня безпеки у Луганській області, які вже неодноразово відбувають покарання. Середній срок ув'язнення досліджуваних – 4 роки.

У дослідженні були використані наступні методи: психодіагностичний (методика Г. Алена і К. Мартіна «Коефіцієнт інтимності»[1], методика дослідження ставлення до себе В.В.Століна, С.Р.Пантелєєва, модифікована проєктивна методика «Неіснуюча тварина»), анкетування (розроблено анкету для збору додаткової інформації про досліджуваних), контент-аналіз (методика епістолярного жанру під назвою «Лист близькій людині»).

Для інтерпретації отриманих результатів були обрані наступні методи математичної обробки:

– критерій Колмагорова – Смірнова (для визначення типу розподілу даних);

– критерій Манна-Уїтні (для визначення значимих відмінностей між групами засуджених, які вперше відбувають покарання та засудженими, які вже неодноразово відбувають покарання);

*Обґрунтування отриманих результатів.* Епістолярний метод «Лист близькій людині » полягає в тому, що засуджених просили згадати, хто на волі є для них найбільш важливою, дорогою людиною та написати йому листа. В якому розповісти про свої переживання, головні життєві проблеми. Приклади висловлювань засуджених та їх інтерпретація наведені у табл.1.

Таблиця 1

Приклади та інтерпретація висловлювань засуджених жінок

| Показник                                                   | Цитата висловлювання                                 | Інтерпретація                                              |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Зовнішній локус контролю                                   | Після строку, я зрозумію, що мені потрібно від життя | Вона зрозуміє, що їй потрібно від життя завдяки строку     |
|                                                            | Побувавши в цих місцях, є над чим замислитись        | Ці місця сприяли тому, що їй є над чим замислитись         |
|                                                            | Знаходячись тут я зрозуміла, що значить «життя»      | Знаходження там сприяло її розумінню, що таке «життя»      |
|                                                            | Я не погана, це вчинок поганий                       | Не вона винна в злочині, а зовнішні обставини              |
| Ідеалізація людини, яка є для них значимою                 | Ти кохасш мене таку                                  | Людина кохає її незважаючи на її вчинки                    |
|                                                            | Ти зрозумієш мене як ніхто                           | Впевнена у повному розуміння з боку значимої людини        |
|                                                            | Не такий як інші, а мій                              | Підкреслюється особливість цієї людини, порівняно з іншими |
| Орієнтація на минуле та майбутнє, неприйняття теперішнього | Майбутнє буде щасливим                               | Момент щастя відкладається на майбутнє                     |
|                                                            | Почнемо все з початку                                | Те, що є тепер не має змісту                               |
|                                                            | Шкода, що не повернути минулого                      | Живе минулим, а не теперішнім                              |
| Заперечення ситуації ув'язнення                            | Вчусь в інституті                                    | А не знаходяться у в'язниці                                |
|                                                            | На роботі багато справ, тому не писала               |                                                            |
|                                                            | Працюю по контракту                                  |                                                            |

Аналіз листів дозволяє стверджувати, що у більшості досліджуваних наявний зовнішній локус контролю. Тобто спостерігається впевненість в тому, що на їх життя більше впливають різні зовнішні обставини, а не вони самі є господарями свого життя. Таким чином вони наче знімають з себе відповідальність за свої власні вчинки та життя в цілому. Це може пояснюватись суворою регламентацією умов, в яких вони перебувають. Проте також треба приймати до уваги, що локус контролю це відносно стійка характеристика особистості, яка важко піддається впливу оточуючого соціального середовища. Тому можна припустити, що зовнішній локус контролю є однією з причин протиправної поведінки засуджених. Адже, вчиняючи злочин, вони знімали з себе відповідальність за власні дії і перекладали її на інших людей або зовнішні обставини.

Чітко простежується ідеалізація людини, яка чекає на них на волі. Цій людині приписуються ідеальні якості, засуджені наче живуть лише для тієї людини. Вона для них як остання надія в цьому житті. Весь світ здається засудженим злим і ворожим, і вони наче компенсують для себе негативне ставлення світу занадто позитивним ставленням цієї важливої людини. Однак, в більшості випадків, після звільнення, колишні засуджені знецінюють цю особистість, проте на час засудження значимість наявності ідеального образу такої особи беззаперечна.

Наявне неприйняття теперішнього та орієнтація на минуле або майбутнє. Теперішнє для них знецінене, вони живуть постійними фантазіями та очікуваннями, що гальмує отримання ними необхідного життєвого досвіду перебування у виправному закладі.

Неприйняття ситуації ув'язнення та її заперечення призводить до того, що засуджені сприймають цю ситуацію як щось, що просто необхідно пережити. Це призводить до того, що ув'язнення не буде сприяти виправленню поведінки засуджених в майбутньому, тобто засуджені не винесуть для себе необхідного досвіду, який має допомогти їм виправити свою поведінку.

Модифікація методики «Неіснуюча тварина» полягала в тому, що досліджуваним пропонувалось намалювати двох неіснуючих тварин та розписати стосунки, які існують між ними. Це було зроблено для того, щоб з'ясувати,

чи бачать себе досліджувані з кимось у близьких стосунках, чи більш відособлено від оточуючих.

Аналіз малюнків показав, що 76% досліджуваним властивим є переживання страху, що виражається на рисунку великими розмірами очей та прорисовкою радужки. Має місце захисна вербальна агресія та агресія як така. Захист від оточуючих, у формі щитів та панцирів, наявний у 43% досліджуваних. У 38% засуджених присутні прямі символи агресії у формі кігтів, зубів, дзьобів. Тобто розповсюдженим у досліджуваних є наявність страху, через який спрацьовують захисні механізми у формі вербальної та невербальної агресії. Цікавим є те, що 60% засуджених, пишучи про гарні дружні стосунки між тваринами, одночасно малювали їх майже відособлено між собою, без явних зв'язків. Це говорить про те, що вони б хотіли, щоб стосунки з близькою людиною були дружніми, проте вони такими поки що не є. На рівні підсвідомості засуджені все ж сприймають себе більш відособлено та відсторонено навіть від близької людини.

Припускаючи, що термін ув'язнення суттєво впливає на людину, досліджуваних було поділено на дві вибірки. В першу групу ввійшли досліджувані, які вперше відбувають покарання, а в другу ті, які вже неодноразово були засуджені. Значимі відмінності на рівні 0,05 було встановлено за показником глобального ставлення до себе, що являє собою внутрішнє недиференційоване відчуття «за» і «проти» самого себе. У досліджуваних першої групи домінуючу позицію займає позитивне ставлення до себе, чого не можна сказати про досліджуваних другої групи, в яких переважає негативне ставлення до себе.

Значимі відмінності також наявні за показником ауто симпатії, тобто ставлення до власного я, за яким досліджуваним першої групи властиве схвалення себе в цілому, довіра до себе та позитивна самооцінка. Досліджуваним другої групи властивим є бачення в собі переважно недоліків. Їм притаманна низька самооцінка. Це може свідчити про те, що ситуація ув'язнення деформує їх інтимно-особистісну сферу таким чином, що вони починають сприймати самих себе неповноцінними членами суспільства, людьми, які нічого не варті. Адже можливо, що вони, провівши більшу частину свого життя у в'язниці, просто змирились з тим, що життя на волі не для них. Знецінили для себе наявність

свободи волі та змирились і прийняли її позбавлення. Це також може бути закріплений стиль життя, як спрощений засіб адаптації до соціального середовища. В той же час, засуджені вперше жінки вірять в те, що їх життя налагодиться, коли вони вийдуть на волю. Інакше кажучи, засуджені першої групи сприймають ситуацію ув'язнення як покарання, для уникнення якого в подальшому, їм необхідно буде виправити свою поведінку, після чого їх життя налагодиться, а досліджувані другої групи сприймають ситуацію ув'язнення як даність, а не як ситуацію, яка несе в собі покарання. Судячи з цього, можна стверджувати, що ув'язнення не буде сприяти виправленню засуджених жінок, які вже не вперше відбувають покарання.

Також значимі відмінності між групами наявні за показником очікуваного ставлення з боку інших як на рівні диференційованого відчуття, так і на рівні конкретних дій. Тобто досліджуваним першої групи властиве очікування більш позитивного ставлення з боку оточуючих. Знову ж таки, ситуація ув'язнення – це просто період у їх житті, який треба пережити і все знову стане, як було до ув'язнення. В той час як досліджувані другої групи прийняли на себе клеймо «засуджена» і в них переважає очікування негативного ставлення з боку оточуючих. Адже відомо, що суспільство, нажалі, ставиться до в'язнів з певними упередженнями.

Звинувачення себе є ще одним показником, за яким наявні значимі відмінності між групами. У досліджуваних першої групи воно є мало вираженим. Судячи з чого, можна припустити, що вони не звинувачують себе у скоєному злочині, а перекладають відповідальність або на інших людей, або на обставини. Тоді як у досліджуваних другої групи наявний високий рівень самозвинувачення. Тобто вони приймають провину на себе за скоєний злочин, усвідомлюють свою відповідальність за вчинене. Це може свідчити про більш свідомий характер протиправної дії засуджених другої групи у порівнянні з першою.

**Висновки.** Отже, особливості інтимно-особистісної сфери засуджених жінок полягають у зовнішньому локусі контролю, схильності до ідеалізації людини, яка є для них значимою, орієнтація на минуле та майбутнє, неприйняття теперішнього та заперечення ситуації ув'язнення. Також наявний страх, через який спрацьовують захисні механізми у формі вербальної та невербальної агресії.

Порівняльний аналіз особливостей інтимно-особистісної сфери жінок, які вперше відбувають покарання, та жінок, які відбувають повторне покарання, демонструє значимі відмінності за показниками глобального ставлення до себе, ауто симпатії, очікуваного ставлення з боку оточуючих та звинувачення себе. Засудженим, які вперше відбувають покарання більш властивим є позитивне глобальне ставлення до себе, схвалення себе в цілому, позитивна самооцінка та мало виражено звинувачення себе. Вони більш орієнтовані на очікування позитивного ставлення з боку оточуючих. В той час, як досліджуваним, які вже неодноразово відбувають покарання, більш властивим є негативне глобальне ставлення до себе, бачення в собі переважно недоліків, негативна самооцінка та вираженим є звинувачення себе. Вони орієнтовані на очікування більш негативного ставлення з боку оточуючих.

#### Список літератури

1. Агапова, Л. Г. *Апробация методики Г. Алена и К. Мартина Каков ваш коэффициент интимности?/ Агапова Л. Г., Лидерс А. Г. // Журнал практического психолога. - 2000. - № 8/9. - С. 41-54*
2. Гидденс Э. *Трансформация интимности. — СПб.: Питер, 2004. — 208 с.*
3. *Исправительно-трудовая педагогика. — М., 1978. — С. 355–356.*
4. Татенко В.О. *Інтимно-особистісна сфера людських стосунків як предмет соціально-психологічного дослідження / Наукові студії із соціальної психології. – Зб. Статей, вип.. 24 (27). - К., 2010,. С. 3-19.*
5. Татенко В.О. *Ніжність як прояв людської душі і предмет психологічного дослідження // Соціальна психологія, 2009, № 5. – С. 15-34.*

УДК 371.75 (043.2)

Рубанович А. О.,  
Національний авіаційний університет, Київ

## ОСВІТЯНСЬКО-ВИСТАВКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ В УКРАЇНІ: ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ

*Стаття присвячена питанням аналізу освітнянсько-виставкової діяльності в Україні на сучасному етапі. Проведення такого аналізу дозволило дослідити інноваційну складову освітнянської виставкової діяльності, застосування нововведень на практиці, якісні показники у освітнянсько-виставковій діяльності на сьогодні.*

Виставка – захід, пов'язаний з демонстрацією продукції, товарів і послуг, який сприяє просуванню їх на внутрішній та зовнішній ринок з урахуванням його кон'юнктури, створенню умов для проведення ділових переговорів з метою укладення договорів про постачання або протоколів про наміри, утворення спільних підприємств, отримання інвестицій.

Освітнянсько-наукові виставки зокрема є видом, головною метою яких є ознайомлення з новими тенденціями і програмами в галузях освіти та науки, впровадження методик та обговорення проблем і методів їх подолання.

На державному рівні організатором освітнянсько-наукових виставок є Міністерство освіти, науки, молоді та спорту України. З кожним роком коло гостей та учасників таких виставок збільшується і кількісно, і якісно, а значить – інтерес до таких виставок зростає, однак освітнянсько-виставкова діяльність залишається питанням, актуальним для вивчення і дослідження. Особливої уваги заслуговує інноваційна складову освітнянської виставкової діяльності, реалізація нововведень у практичній діяльності, характеристика якісних тенденцій у проведенні освітнянсько-наукових виставок в Україні протягом останніх десятиліть.

Об'єктом нашого дослідження є виставкова діяльність в Україні. Метою наукової статті є проаналізувати розвиток виставкової діяльності освітнянсько-наукової спрямованості, визначити позитивні тенденції. Реалізація мети передбачає виконання таких завдань: 1) обґрунтувати основні напрями виставкової діяльності в Україні; 2) описати специфіку інформаційного забезпечення освітнянсько-виставкової діяльності; 3) окреслити соціальні функції освітнянсько-наукових виставок.

За останні роки виставкова діяльність в Україні загалом і освітнянсько-виставкова зокрема набула сучасних розвинених форм, стала важливим чинником економічного та культурного розвит-

ку. Були започатковані виставки практично з усіх економічно та соціально важливих виставкових тематик, сформувалося коло професійних виставкових компаній. Сьогодні у кожній галузі національної економіки сформувалися одна-дві провідні виставки, визначилися провідні організатори. Можна констатувати, що етап формування виставково-ярмаркової галузі загалом завершився.

Інформація є ключовим поняттям сучасного життя. Тому природно, що виставки, як важливий та багатогранний інструмент, мають значний інформаційний аспект. Існують такі його виміри:

### 1. Економічна інформація.

Виставки є «миттєвим кадром» відповідної галузі, і не лише з точки зору пропозиції (учасників), а й з точки зору попиту (відвідувачів). Тому підприємства-учасники, дослідницькі організації, органи державної влади і місцевого самоврядування, економічні й ділові засоби масової інформації збирають на виставці інформацію про попит і пропозицію, стан і тенденції розвитку ринку.

2. Науково-технічна інформація. Виставка служить місцем обміну інформацією про новітні науково-технічні розробки, інновації – між учасниками виставки, між учасниками і відвідувачами, між учасниками та професійними засобами масової інформації тощо. Для підсилення цього обміну на виставках організовуються конференції, семінари тощо.

3. Споживча інформація. Споживачі шукають на виставках інформацію про товари і послуги для того, щоб зробити виважений вибір.

Крім того, міжнародні виставки часто несуть великі обсяги культурної інформації тощо.

Виставка є комплексним каналом комунікацій: з одного боку, вона є каналом маркетингових, міжособових, масових соціальних та інших типів комунікацій, з другого – виставка демонструє симбіоз найрізноманітніших видів каналів комунікацій: візуальний, вербальний, перформансний (тобто повідомлення, розміщене у просторі

і часі – як театральна вистава). Як підкреслюють практики виставкової діяльності, виставка «вмикає» сприйняття всіма органами чуття людини.

Значну роль у освітянсько-виставковій діяльності відіграє інформаційно-рекламне забезпечення. Проведення виставок постійно супроводжується виданням інформаційно-рекламних довідників про учасників виставкового ринку України.

Важливим моментом співпраці організаторів з пресою є прес-конференції, які проводять до, на початку і після закінчення роботи виставки. Прес-конференція уможливорює експонентам безпосередній контакт із представниками засобів масової інформації й донесення відповідної інформації до широких верств суспільства. Можна також використати такі форми спілкування, як інтерв'ю в період роботи і лаконічний огляд діяльності установи, організації з окресленням їхніх цілей.

Оскільки зараз Інтернет є доступним практично для будь-якої людини, то можна констатувати той факт, що Інтернет став окремою, дуже важливою ланкою і для проведення освітянсько-наукових виставок.

До потенційних переваг використання Інтернету у виставковій діяльності можна віднести такі:

- широкі можливості використання реклами (банери, різноманітні розсилки, реєстрації у пошукових каталогах, рекламні сторінки у виставкових каталогах та тощо);
- постійний інформаційний обмін між фірмами-учасниками та організаторами, що дає змогу бути постійно в курсі останніх подій та змін;
- пошук необхідної інформації, партнерів, клієнтів;
- економія на рекламних матеріалах (використання Інтернет-реклами, яка часто є набагато ефективнішою, ніж візуальна реклама), а також економія на послугах комунікації з партнерами / учасниками.

Учасниками виставкового простору є індивідуальні джерела даних: вони можуть бути реляційними базами даних, репозиторіями XML, текстовими базами даних, Web-сервісами і пакетами програмного забезпечення. Вони можуть зберігатися або бути потоками даних (локально керованими системами потоків даних), або навіть сенсорними установками. Новизна полягає у впровадженні формального опису простору даних та окресленні його основних завдань. Подальші дослідження стосуватимуться формалізації методів інтеграції даних та пошуку неструктурованих, напівструктурованих та строго структурованих даних.

Науково-освітній аспект виставкової діяльності має такі якісні характеристики:

1. Використання виставок як інструменту науково-освітньої роботи у різних сферах: економічні та соціологічні дослідження на виставках; семінари, практичні заняття та стажування на виставках для студентів тощо.

2. Науково-освітнє забезпечення виставкової діяльності: дослідження виставкової індустрії, підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації кадрів для виставкової індустрії.

Надзвичайно важлива складова освітнього аспекту виставкової діяльності – навчання і підвищення кваліфікації учасників виставок (точніше, персоналу, відповідального за маркетинг, рекламу, продаж). Необхідність цього обумовлена тим, що виставки потребують більше спеціальних знань, ніж інші інструменти маркетингу. Тобто ключова проблема ефективності участі у виставках – нестача знань і навичок. Учасник виставки, що має недостатньо знань і навичок, отримає значно нижчий від очікуваного результат від виставки і залишиться незадоволеним, наступного року він може відмовитися від участі у виставці чи скоротити обсяги замовлення.

Соціальний вплив виставок менш помітний, але насправді він пронизує всі сфери життя. Цей вплив практично зовсім не вивчений, тому ми дамо лише загальну характеристику соціальних функцій освітянсько-наукових виставок:

1. Оскільки основною рисою освітянсько-наукових виставок є особисте спілкування людей, то виставки слугують важливим місцем спілкування бізнесових, професійних, регіональних співтовариств чи груп за інтересами. Буває так, що виставка є чи не єдиним таким місцем зустрічі.

2. Виставка – це потужний інструмент розповсюдження знань про нові досягнення науки і технології. Особливо важливо у цьому сенсі підкреслити ту роль, яку мали перші Всесвітні виставки. І сьогодні освітянсько-наукові виставки слугують джерелом обміну ідеями, інформацією, досвідом між людьми.

3. Освітянсько-наукові виставки надають можливість особисто спробувати зміни, які відбуваються у світі (технічні новинки є лише одним із випадків таких змін), у безпечному середовищі, перш ніж використовувати їх у своїй діяльності. Отже, виставка відіграє важливу роль у підтриманні соціально-психологічної захищеності людей у період змін.

4. Виставка освітянсько-наукового спрямування виконує функцію як формування чи підтримки певного настрою у суспільстві, так і оці-



нювання настрою. Коли в пострадянських країнах почали впроваджуватися елементи ринкової економіки, виставки відіграли важливу роль як символу, так і індикатора цих реформ.

Основні завдання політики держави у сфері виставкової діяльності загалом і освітянсько-виставкової зокрема полягають у наступному:

- максимальне використання виставкової діяльності для просування вітчизняних товарів і послуг на іноземні ринки збуту, для підтримання позитивного міжнародного іміджу країни, а також розвитку внутрішнього ринку, залучення інвестицій і технологій;

- розвиток правових засад здійснення виставкової діяльності, державних стандартів у цій сфері;

- використання державних засобів масової інформації для пропаганди виставкової діяльності як інструмента розвитку внутрішнього ринку та розширення експорту;

- кадрова та освітня підтримка виставкової діяльності.

В Україні існує необхідність удосконалення нормативно-правової бази у сфері виставково-ярмаркової діяльності як шляхом внесення відповідних змін і доповнень у чинні акти, так і за допомогою розробки і прийняття нових документів правового характеру.

Міністерства і відомства за участю галузевих центрів сприяють розвитку виставково-ярмаркової діяльності в Україні шляхом забезпечення зацікавленості підприємств щодо їхньої участі в тематичних виставках і ярмарках.

Будь-яка галузь економіки потребує свого інформаційного забезпечення, але освітянсько-виставкова індустрія, через вже відзначену нами велику кількість зв'язків з іншими галузями і сферами життя, потребує його надзвичайно. Під інформаційним забезпеченням ми розуміємо сукупність інформаційних засобів, які забезпечують збір, обробку і поширення інформації про виставкову діяльність. Такими засобами є:

- періодична преса (журнали, газети);
- веб-сайти;
- довідники.

У період підготовки до виставки зазда-легідь виготовляють комунікативні матеріали, призначені для підтримки рекламних заходів під час роботи виставки. Після закінчення виставки проводиться аналіз документації за укладеними угодами, контактами і отриманою інформацією.

Найбільшими професійними видавництвами, які забезпечують збір і поширення інформації

щодо виставкової діяльності у світі, є Reed Business Information (США), "m+a" (Німеччина), Mash Media (Велика Британія). Здебільшого ці видавництва поєднують видання періодики і довідників із підтримкою відповідних веб-сайтів. Російськими лідерами інформаційного забезпечення виставкової діяльності є ресурси [www.exponet.ru](http://www.exponet.ru) та [www.allexpo.ru](http://www.allexpo.ru). В Україні піонером інформаційного забезпечення виставкової діяльності є відомий ентузіаст та фахівець В.Б.Шаїнський ([www.expo-geniю.kiev.ua](http://www.expo-geniю.kiev.ua)), а провідний інформаційний ресурс в Україні сьогодні – це ExpoPromoGroup ([www.expo.ua.com](http://www.expo.ua.com)). У світі існує велика кількість періодичних видань, довідників і веб-сайтів, присвячених виставковій діяльності.

Існують проблеми, що виникають під час роботи з розрізненими джерелами з використанням сховищ даних та баз даних. На даному етапі в освітньо-науковій діяльності уведено модель простору даних як засобу інтеграції та опрацювання даних з розрізнених джерел.

Значну роль в освітянсько-науковій виставковій діяльності починає відігравати інформаційно-рекламне забезпечення. Проводиться підготовка та видання інформаційно-рекламного довідника про учасників виставкового ринку України.

Наприклад, одним із кроків розвитку освітянсько-виставкової діяльності є Тринадцята міжнародна виставка навчальних закладів "Сучасна освіта в Україні – 2010", організаторами якої виступили Міністерство освіти і науки України, Національна академія педагогічних наук, Київська торгово-промислова палата та виставкова фірма "КАРШЕ". На виставці були задіяні сучасні технології, нові методи обробки і подання інформації, а також помітно, порівняно з минулими роками, систематизовано інформаційні пакети та документаційне забезпечення загалом.

Розроблена програма діяльності Виставкової федерації України (ВФУ) на 2011–2012 рр., (далі – Програма), підготовлена на основі Статуту ВФУ, Основних напрямів діяльності ВФУ, прийнятих 1-м З'їздом ВФУ, рішень 2–9-го З'їздів ВФУ, резолюцій 1–7-ої науково-практичних конференцій, проведених в 2000–2009 рр. та Програми діяльності ВФУ на 2009–2010 рр.

Програма спрямована на вирішення завдань, поставлених перед учасниками вітчизняного виставкового ринку Концепцією з виставково-ярмаркової діяльності в Україні, на підвищення ролі ВФУ у розвитку вітчизняної виставкової ді-

альності, відповідає вимогам чинних нормативно-правових актів, передбачає взаємодію українського виставкового руху з міжнародним і враховує актуальні потреби вітчизняної виставкової сфери.

Основними завданнями ВФУ на найближчий період вважається сприяння:

- координації виставкової діяльності в Україні;
- підвищенню професійного рівня виставкової діяльності;
- інтеграції освіти, науки та практики на вітчизняному виставковому ринку

Основними напрямками діяльності Виставкової федерації України на сьогодні є:

1. Управління та розвиток.

Встановлення, підтримка та розвиток співробітництва з владними структурами – учасниками вітчизняного виставкового ринку з метою вирішення актуальних проблем виставкової індустрії України загалом та освітянсько-виставкової діяльності зокрема. Розробка, впровадження, моніторинг та вдосконалення заходів, спрямованих на координацію виставкової діяльності в Україні, підвищення професійного рівня виставкової діяльності, інтеграції освіти, науки та практики на вітчизняному виставковому ринку.

2. Нормативно-правове забезпечення виставкової діяльності освітньо-наукового спрямування.

3. Підготовка та підвищення кваліфікації кадрів з виставкової справи. Останнім часом на освітянсько-наукових виставках відчувається гостра потреба у кваліфікованих кадрах, зокрема менеджерах, а також вимоги ринку праці щодо особливо високого рівня підготовки фахівців, а отже, і до удосконалювання системи освіти шляхом забезпечення стандартних вимог до змісту, обсягу та якості спеціальної вищої освіти.

4. Інформаційно-рекламне забезпечення.

Підготовка та видання інформаційно-рекламного довідника про учасників виставкового ринку України. Постійна участь у розробці та реалізації заходів, спрямованих на державну підтримку інформаційного забезпечення освітянсько-виставкової діяльності. Щорічне проведення

освітянських форумів на високому організаційному та науковому рівні є надзвичайно важливим та сприяє обміну досвідом провідних вітчизняних й іноземних науковців, впровадженню інноваційних методів навчання, найсучасніших педагогічних технологій та інформатизації освітянської галузі.

Розповсюдження серед членів ВФУ інформації про передовий досвід здійснення виставкової діяльності, про виставкові заходи, події, новини.

Розробка та впровадження нових інтернет-проектів ВФУ, розвиток сайту WWW.EXPO.ORG.UA. Створення при ВФУ прес-клубу «Виставка». Чітка координація співробітництва із ЗМІ. Сприяння реалізації проектів, спрямованих на підвищення іміджу ВФУ.

5. Міжнародне співробітництво.

6. Активізація освітянсько-наукової виставкової діяльності на регіональному рівні.

Отже, освітянсько-наукова виставкова діяльність на початку XXI століття демонструє значне оновлення різних своїх складників: реалізація державних проектів у освітянсько-науковій виставковій галузі, розширення інформаційного забезпечення виставкової діяльності, удосконалення її правової бази, навчання і підвищення кваліфікації учасників виставок. Ці зміни викликані певними чинниками, серед яких важливу роль відіграють змінені й адаптовані до сучасних умов соціальні функції освітянсько-наукових виставок, основні завдання політики української держави у сфері виставкової діяльності та основні напрями діяльності Виставкової федерації України. Освітянсько-наукова виставкова діяльність покликана узагальнити і всебічно представити широкий громадськості, педагогам, фахівцям, науковцям, органам державної влади і управління досвід інноваційної діяльності, здобутки, визначити і обговорити пріоритетні проблеми подальшого удосконалення навчального процесу.

*Науковий керівник – Личук М.І.,  
канд. філол. наук, доц.*

УДК 338.48:659.127 (043.2)

Свердлик З. М.

Національний авіаційний університет, Київ

**РЕКЛАМНА КОМУНІКАЦІЯ У ТУРИСТИЧНІЙ ГАЛУЗІ**

*У статті досліджено туристичну рекламу як форму комунікації, схарактеризовано її комунікативні властивості, канали поширення інформації у сфері туризму, визначено місце туристичної реклами в теорії комунікації.*

Протягом останніх п'яти років туристична галузь в Україні досягла особливої активності і зараз перебуває на вершині популярності. Цьому особливо сприяє постійне оновлення і змісту, і форми рекламної продукції.

У наукових розвідках дотепер відсутні ґрунтовні дослідження специфіки рекламних комунікацій в туристичній сфері. Тому об'єктом пропонованої статті є рекламні продукти та послуги в комунікаційній діяльності турфірм. Мета статті полягає в з'ясуванні місця туристичної реклами в теорії комунікації загалом та її ролі в комунікаційній діяльності турфірми чи турагенції. Реалізація зазначеної мети передбачає розв'язання таких завдань: 1) охарактеризувати канали поширення інформації про туристичні продукти чи послуги; 2) визначити цілі рекламної комунікації в туризмі; 3) дослідити нові елементи рекламних комунікацій.

Туристична реклама як форма комунікації залишається найбільш переконливим і досить дешевим способом інформування потенційних споживачів про конкретний товар (продукт) чи послугу. Рекламуючи продукти та послуги, туристична фірма публічно подає відомості про свої можливості шляхом використання художніх, технічних і психологічних прийомів, що забезпечує швидке і надійне просування таких продуктів і послуг на ринку.

Розглядаючи туристичну рекламу, ми поспілкуватимемося такими визначеннями: «реклама як форма комунікації, що намагається перевести якості товарів і послуг, а також ідеї на мову запитів споживача»; «реклама – це комунікація з аудиторією за допомогою неособистих оплачуваних каналів; аудиторія чітко представляє джерело послання, як організацію, що оплатила засоби поширення реклами»; «туристична реклама – це комунікаційний процес, який передбачає встановлення зворотного зв'язку між туристичним агентством (фірмою) і споживачами турпродуктів за допомогою емоційно забарвленого інформаційного повідомлення».

У галузі туризму застосовують такі види реклами:

– початкова – використовується для ознайомлення уже існуючих споживачів з новим туристичним продуктом або послугами шляхом повідомлення про якість, ціну, спосіб споживання, місце проведення туристичні акції;

– конкурентна – відбувається виділення рекламованого туристичного продукту з великої кількості аналогічної продукції, що пропонується туристичними фірмами-конкурентами;

– зберігаюча – забезпечує підтримку високого рівня попиту на раніше рекламований туристичний продукт.

Туристична реклама займає особливе місце в теорії комунікації. Її комунікативні властивості зашифровані в аббревіатурі AIDA, яка є однією із найпоширеніших моделей рекламного звернення, запропонованою у 1896 році М. Е. Левісом – автором багатьох праць з рекламної масової комунікації:

A (attention – увага) – звернення повинно привернути увагу туриста формою, зовнішнім виглядом, яскравістю, незвичайністю;

– I (interest – інтерес) – звернення повинно пробудити в адресата інтерес завдяки вміщеним у ньому інформації та ілюстраціям;

– D (desire – бажання) – звернення повинно викликати бажання придбати рекламований тур на підставі виділення в тексті найпривабливіших властивостей турпродукту (маршрут, програма, пакет послуг, ціна);

– A (action – дія) – звернення повинно спонукати туриста до дій, тобто придбання турпродукту за допомогою інформації про його доступність (де і як можна його придбати).

Залежно від цілей, зумовлених конкретною ринковою ситуацією, туристична реклама може ефективно вирішувати такі завдання:

– інформування (формування поінформованості і знання про нову послугу, конкретну туристичну подію, акцію тощо);

- умовляння (поступове, послідовне формування переваги, що відповідає сприйняттю споживачем образу турфірми та її турпродукту; переконання споживача, заохочення щодо вибору рекламованого туристичного продукту тощо);

- нагадування (підтримка поінформованості, утримання в пам'яті споживачів інформації про турпродукт, нагадування, де можна його придбати);

- позиціонування (перепозиціонування) товару фірми-комунікатора; утримання споживачів, лояльних до рекламованої марки; створення «власного обличчя» фірми, що відрізнялося б від образів конкурентів.

На сьогодні активно використовують такі канали поширення інформації про туристичні послуги або продукти: засоби масової інформації, спеціалізована друкована продукція, зовнішня реклама, засоби «директ мейл», фантазійна реклама, товарна реклама.

Засоби «директ мейл» – це прямі рекламні звернення, поширені за допомогою поштового зв'язку, електронної пошти, Інтернету, телефаксу та телефону. В туризмі вони частіше застосовуються для реклами власних потреб або для встановлення тривалих зв'язків з посередниками чи виробниками туристичних послуг і товарів. Однак засобами «директ мейл» поширюється і реклама дорогих курортів або спеціалізованих туристичних послуг шляхом прямого звернення до окремих фірм, успішних бізнесменів і відомих особистостей. Тут використовується спеціалізована друкована продукція (каталоги, рекламні брошури тощо), яка містить рекламну інформацію.

Фантазійна реклама – це широкий спектр звернень, які створюються шляхом залучення нетрадиційних рекламних засобів, наприклад: реклама на повітряних кулях, під час карнавалів, реклама на аудіо- та відеокасетах, комп'ютерних дисках. Цей канал поширення реклами є досить цікавим, проте не завжди вкладені кошти повертаються, тому застосовують його лише ті фірми, які стабільно працюють і мають широку рекламу, що поширюється традиційними каналами.

Останнім часом масштабним джерелом поширення туристичної реклами є мережа Інтернет. Туристичні агентства активно створюють свої сайти і просувають таким чином туристичні послуги на ринок. Способів просування в Інтернеті дуже багато. Це може бути контекстна реклама туризму через пошукові системи Яндекс.Директ і Google AdWords, пошукову оптимізацію сайту SEO, повідомлення на форумах і дошках оголошень, банерна рекламу. Також ва-

жливим шляхом проходження туристичної реклами є власні сайти туристичних фірм чи компаній. Вони відкривають нові можливості для зацікавлених споживачів, зокрема отримання інформації про компанію, її партнерів, вартість туристичних послуг тощо. Сайти турфірм допомагають споживачам, не виходячи з дому, оформити відповідну заявку на певний тур, уточнити його вартість, а також укласти договір про надання туристичних послуг. Такі переваги Інтернету підвищують роль туристичної реклами як елементу комунікації.

Чималі переваги має такий канал поширення інформації про туристичні продукти і послуги, як реклама «з вуст у вуста». Її суть полягає в тому, що кожен турист, який повернувся з подорожі, ділиться враженнями з родичами, друзями, колегами. Залежно від того, якими є ці враження, у слухачів формується позитивне чи негативне враження про країну, маршрут, турфірму загалом. Соціологічні дослідження, які проводилися за кордоном, показують, що майже 60 % усіх туристів у своєму рішенні про вибір поїздки орієнтувалися на власний досвід або на поради знайомих і родичів. Тому чітка організація і висока якість послуг для будь-якої турфірми є вирішальними факторами просування свого турпродукту на ринку.

У методичній літературі канали розповсюдження інформації в галузі туризму кваліфікують як канали особистої і неособистої комунікації. До каналів особистої комунікації відносять особисті зустрічі, приватне листування, бесіди по телефону, спілкування з аудиторією по телебаченню і радіо. Вони уможливають зворотний зв'язок, а також особисте звернення, наприклад, керівника. Канал особистої комунікації здебільшого використовується у сфері високооплачуваних туристичних продуктів і послуг, а також у зоні підвищеного ризику. Для успішного функціонування цього каналу турфірма повинна вміло використовувати і додаткові заходи: виявити впливових осіб і сконцентрувати свою увагу на них; створити групу лідерів, пропонуючи їм турпродукт за пільговими цінами; підтримувати і розвивати ділові партнерські зв'язки з місцевими керівниками навчальних центрів, суспільних організацій, спортивних клубів тощо.

До каналів неособистої комунікації відносяться засоби розповсюдження інформації без особистого контакту і зворотного зв'язку. Сюди належать засоби масової інформації і засоби виборчо-

го впливу. Перші розраховані на широкий загал, другі, відповідно, на спеціалізовані аудиторії.

Рекламна комунікація в туризмі з залученням засобів масової інформації є розгорнутою індустрією просування турпродукту на ринок. Починаючи з найбільш масової аудиторії телеглядачів, радіослухачів до інформації, яка трансформується в середовищі друкованих засобів масової інформації (газети, буклети, спеціалізовані видання, журнали тощо) і до реклами в міському спектрі, в урбанізованому предметному середовищі, на сьогодні демонструється велике різноманіття туристичної реклами.

Для того щоб туристична реклама спонукала зацікавлених споживачів до певних дій, повинні реалізуватися ефекти комунікації. Насамперед треба визначити, які саме ефекти, тобто асоціації, пов'язані з турфірмою, повинні виникнути у споживачів і яку позицію повинна зайняти фірма, щоб рішення було позитивним. Для цього і встановлюються цілі комунікації, що для кожної туристичної фірми чи агенції є особистісними. Здебільшого вибір цілей комунікації включає такі елементи: потреба у відповідній категорії туристичних послуг чи продуктів, поінформованість про турфірму, ставлення до фірми, намір придбати тур і сприяння покупці.

У спеціалізованому туристичному середовищі процес комунікації супроводжують і комунікаційні канали як шляхи, якими інформація рухається до адресатів і у зворотному напрямку. Цей процес у своїй структурі поєднує: *кодування інформації* – текстове, символічне, образне представлення повідомлення; *розшифрування інформації* – розпізнавання, прочитування в символічних повідомленнях певного змісту; *реакцію* – дії комуніката після ознайомлення з повідомленням; *зворотний зв'язок* – сигнали, які надходять до відправника від отримувача повідомлень. Ускладнюють цей процес *комунікаційні перешкоди (бар'єри)* – впливи, що викривлюють інформацію або процес її сприйняття. Це можуть бути антиреклама, спричинена етнічними, релігійними, гендерними та іншими відмінностями, неадекватні тлумачення символів, понять тощо. Ефективне, продумане використання рекламних видань разом з іншими складниками процесу комунікації сприятиме формуванню бажаних оцінок, реакцій, сприйняття, поведінки цільової аудиторії, адже в основі – цілеспрямовані комунікаційні впливи.

Процес зародження, визрівання і прийняття комунікатом рішень може мати неоднакову тривалість, піддаватися різноманітним сумнівам. За-

лежить це від готовності реципієнта до дій, які б відповідали змісту повідомлення. Наприклад, щоб потенційний клієнт став реальним, потрібно знати: на якому етапі купівельної готовності він перебуває, тобто наскільки йому потрібна конкретна туристична послуга; які комунікаційні сигнали спроможні стимулювати рішення придбати її. Саме тому рекламна продукція повинна виконати своє основне завдання: дати інформацію про наявність на ринку туристичної послуги, представити її якісні характеристики; переваги турпродукту над іншими, зокрема й цінові пропозиції; переконати реального споживача у вдалому виборі; подати позитивне ставлення до туристичної фірми чи агенції загалом.

У сучасному світі поведінка людини суттєво залежить від реклами. Варто пам'ятати, що поінформованість про рекламну продукцію ще не означає про її обов'язковий вибір споживачем. Навіть завдяки найталановитішим комунікаційним старанням неможливо стимулювати вибір низькопробних рекламних продуктів чи послуг, що не відповідають потребам, інтересам цільової аудиторії, сформувати позитивне ставлення до турфірми, якщо менеджери ігнорують засади фахової культури або не спроможні якісно працювати. Оточена грамотною інформаційною підтримкою, якісно підготовлена рекламна продукція має більше шансів бути сприйнятою споживачем, а в ситуації альтернативного вибору – схилити вагання реального споживача на свою користь.

Поінформованість про турфірму необхідно розглядати як універсальну мету туристичної реклами в комунікації, тобто мету, обов'язкову для всіх рекламних кампаній, оскільки, по-перше, неможливо створити безіменну рекламу, по-друге, відносна чутливість реклами: будь-яка туристична фірма чи агенція може зникнути з поля зору потенційного споживача, якщо число контактів з потрібною рекламою досить мінімальне. Цільова аудиторія може мати однаковий рівень зацікавлення до двох туроператорів, однак вибір буде на користь того, рівень поінформованості котрого є вищим.

Важливими цілями рекламної комунікації в туризмі є створення, покращення, підтримка, модифікація та зміна ставлення цільової аудиторії до турфірми. Вибір цілі в конкретному випадку безпосередньо залежить від попереднього ставлення аудиторії до певної туристичної фірми.

Вплив на ставлення (вибір) споживача є одним із компонентів рекламної стратегії турфірми.

Тому менеджери повинні мати розроблену чітку програму дій: визначити первинне чи попереднє ставлення цільової аудиторії до туристичної фірми, потім – ймовірне (очікуване) ставлення, на створення якого і буде спрямована рекламна кампанія, провести порівняння та аналіз, і лише після цього – втілювати у практичну діяльність. Важливим у системі цілей рекламних комунікацій є здійснення у потенційного споживача правильного вибору, звичайно, на користь певної туристичної фірми.

На функціонування комунікаційної діяльності туристичної фірми впливають у масовій свідомості її авторитет, стилеві особливості рекламної продукції, використовувані найновіші технології.

Рекламні комунікації відіграють особливо важливу та принципово нову роль у сучасному бізнес-житті та житті звичайних людей. Спектр завдань, що повинна вирішувати реклама на сьогодні, оновився і значно розширився, а це вимагає від учасників процесу планування та проведення рекламної кампанії використання новітніх засобів, високої кваліфікації та глибокого розуміння тенденцій розвитку ринку, вивчення психології споживача XXI століття.

На сьогодні рекламні комунікації, окрім звичайної реклами торгових марок та засобів просування туристичних продуктів і послуг на ринку, обов'язково включають такі елементи: створення індивідуального образу фірми, налагодження зв'язків з громадськістю, рекламу іміджу фірми, спонсорську діяльність, маркетинг подій, пабліситі тощо.

Індивідуальний образ фірми – це певне візуальне уявлення на основі її назви, логотипу, уніформи співробітників, рекламних носіїв, в тому числі транспорту та представницьких сувенірів, упаковки та інших візуальних символів. Розробка фірмового дизайну містить на початковому етапі вибір назви та логотипу фірми, який потім розповсюджується на всі інші візуальні атрибути функціонування компанії: представницьку продукцію, публіковані звіти, канцелярське приладдя, уніформу співробітників, транспорт, упаковку тощо.

Налагодження зв'язків з громадськістю (PR) – це реалізація встановлення хороших стосунків з різними аудиторіями, пов'язаними або не пов'язаними з фірмою безпосередніми комерційними угодами. PR містить цілу низку спеціальних заходів щодо підтримки стосунків з аудиторією.

Реклама іміджу фірми спрямована на просування її індивідуального, пізнаваного образу, а в деяких випадках – одночасно з її продукцією чи послугами.

Спонсорство – це фінансова підтримка турфірмою різних видів інформаційної, суспільної, спортивної чи культурної діяльності в обмін на можливість демонструвати свою фірмову марку. Маркетинг подій передбачає фінансову підтримку лише особливо важливих короткотривалих заходів, а пабліситі – організацію репортажів для ЗМІ, ініційованих самою турфірмою і присвячених позитивному висвітленню її діяльності та її продукції. Якщо стратегію спонсорської діяльності буде розроблено вдало, то вона з успіхом може замінити звичайну рекламу і зі значно меншими витратами.

Отже, постійне оновлення каналів поширення та засобів вираження реклами, а також активне впровадження новітніх рекламних технологій у галузі туризму визначає одне із важливих місць туристичної реклами в теорії комунікації. Туристична реклама займає важливе місце в теорії комунікації загалом і комунікаційній діяльності турфірми зокрема. Засоби вираження туристичної реклами реалізують такі функції комунікації як інформаційну (передача інформації) та прагматичну (здатність передавати комунікативну установку, що в своїй основі має певний вплив на споживача). Рекламна продукція обов'язково повинна виконати основні комунікаційні функції, що сприятиме реалізації основних завдань фірми чи агенції у туристичній галузі. Цілеспрямовані комунікаційні впливи допоможуть сформувати бажані оцінки, сприйняття, реакції та поведінку цільової аудиторії. Чітко продумана, фахово підготовлена і проведена рекламна стратегія – надійний шлях до успіху запланованої справи, розширення кола потенційних покупців, формування іміджу туристичної фірми.

*Науковий керівник – Личук М.І.,  
канд. філол. наук, доц.*

УДК 159.922.27:004.738.5(045)

Стріха І. О.

Національний авіаційний університет, Київ

**ОСОБЛИВОСТІ КОМУНІКАТИВНОЇ СФЕРИ ОСІБ, ЯКІ АКТИВНО КОРИСТУЮТЬСЯ СОЦІАЛЬНИМИ МЕРЕЖАМИ**

*Стаття присвячена дослідженню особливостей комунікативної сфери осіб, які активно використовують соціальні мережі. Виявлено, що особам, які активно використовують соціальні мережі, властиві складності у спілкуванні, оскільки комунікативні здібності не достатньо сформовані.*

Потреба у спілкуванні є первинною потребою людини. Завдяки спілкуванню відбувається згуртування людей, виробляються норми поведінки, узгоджуються спільні дії, передається суспільно-історичний досвід, інформація, відбувається соціалізація особистості.

Поняття "спілкування" вживається у психологічній літературі в різних значеннях: - як обмін думками, почуттями, переживаннями (Л.С. Виготський, С.Л. Рубінштейн); - як один із різновидів людської діяльності (Б.Г. Ананьєв, М.С. Каган, І.С. Кон, О.О. Леонтьєв); - як специфічна, соціальна форма інформаційного зв'язку (А.Д. Урун, Л.О. Резніков та ін.); - як взаємодія, стосунки між суб'єктами, які мають діалогічний характер (Г.М. Андреева, В.С. Соковнін, К.К. Платонов). В наш час багато дослідників (В.П. Конецька, В.І. Кабрин, М.С. Яницький, М.А. Джерелиєвська та ін.) підкреслюють важливість вивчення комунікативної сфери, яка визначає організацію міжособистісного простору людини та її адаптацію в соціальному середовищі. В самому загальному вигляді спілкування виступає як форма життєдіяльності. Соціальний сенс спілкування визначається тим, що в його процесі суб'єктивний світ одної людини розкривається для іншої.

М.С. Каган розглядає спілкування як один з видів людської діяльності, якому властиві відповідна структура і атрибути. Л.П. Буєва припускає, що спілкування є безпосередньо спостерігаєме переживання реальності та конкретизація суспільних відносин, їх персоніфікація. В.М. Соковкін аналізує людське спілкування як комунікацію, діяльність, відносини, як взаєморозуміння і взаємовплив. З точки зору А.Н. Леонтьєва, спілкування слід розглядати як визначену сторону діяльності, тому що воно присутнє в будь-якій діяльності в якості її елемента. Саму ж діяльність можна розглядати як необхідну умову спілкування.[2]

Спробу інтегрувати в межах єдиної концепції різноманітні соціально-психологічні підходи до проблеми спілкування здійснила Г.М. Андреева. Характеризуючи спілкування, вона виділила в ньому три взаємопов'язані сторони: комунікативну (обмін інформацією між тими, хто спілкується), інтерактивну (організація взаємодії тих, хто спілкується) і перцептивну (процес сприйняття одне одного партнерами і встановлення на цій основі взаєморозуміння).[1]

Спілкування висувається як найважливіша соціальна потреба, без реалізації якої сповільнюється, а іноді і припиняється формування особистості. Провідні психологи (В. М. Бехтерев, О. М. Леонтьєв, Б. Г. Ананьєв, В.М. М'ясенцев ) відносять потребу у спілкуванні до числа найважливіших умов формування особистості. У зв'язку з цим потреба в спілкуванні розглядається як наслідок взаємодії особистості і соціокультурного середовища. Комунікації є таким процесом взаємодії людей, в якому особи, які в ньому приймають участь, своїм зовнішнім виглядом і поведінкою завдають більш або менш сильний вплив на бажання і наміри, на думки, стан і почуття одне одного.

Проте, на сьогоднішній день, вже звичний для багатьох метод спілкування, значно відрізняється від того, яким він був ще 20-30 років тому. Технічний розвиток надав людині можливість спілкуватися з іншою людиною навіть на великій відстані. У режимі он-лайн можливо з'єднати одну довільну людину з іншою довільною людиною будь де в світі, для такого спілкування були розроблені «соціальні мережі». Вони є не єдиним методом віртуального спілкування, проте зважаючи на багатофункціональність та активність використання, займають перші позиції.

За останні роки цікавість до соціальних мереж збільшилась у декілька разів. Приблизно 1/3 відвідувань інтернет-ресурсів припадає на соціальні мережі. З них 2/3 використовують

даний метод спілкування постійно. При цьому присутня тенденція до збільшення кількості користувачів.

Отже, слід зазначити те, що спілкування за допомогою соціальних мереж займає значну частину усіх комунікативних зв'язків особистості. Це явище призвело до заміни реального спілкування на кібернетичне.

Соціальна мережа — інтерактивний сайт, який являє собою автоматизоване соціальне середовище, що дозволяє спілкуватися групі користувачів, об'єднаних спільним інтересом. Її учасники реальні і пов'язані один з одним тими чи іншими відносинами — від випадкових знайомств до тісних родинних і дружніх зв'язків. Сенса соціальних мереж в тому, що за допомогою Інтернету можна досить швидко знайти практично будь-яку людину. Соціальні мережі мають масу унікальних властивостей: оперативний обмін інформацією між однодумцями; встановлення нових зв'язків; неформальне спілкування (наприклад, начальники-підлеглі, фахівці-новачки). Термін "соціальна мережа" був введений ще в 1954 року соціологом з "Манчестерської школи" Джеймсом Барнсом у своїй роботі, що увійшла до збірки "Людські стосунки". Він розвинув винайдений ще в 30-ті роки підхід до дослідження взаємозв'язків між людьми за допомогою соціограм, тобто візуальних діаграм, в яких люди представлені у вигляді точок, а зв'язки між ними - у вигляді ліній. Перші соціальні мережі в Інтернеті з'явилися в середині 90-х років і надавали користувачам лише початкові можливості для спілкування, проте вони значно змінилися та розвинулися за останні 20 років. Переможний хід по Інтернету соціальні мережі почали в 1995 році з американського порталу Classmates.com («Однокласники» є його російським аналогом). Проєкт виявився дуже успішним, що в наступні кілька років спровокувало появу не одного десятка аналогічних сервісів. Але офіційним початком буму соціальних мереж прийнято вважати 2003-2004 роки, коли були запущені LinkedIn, MySpace і [Facebook](#).

Віртуальне спілкування в чомусь повторює реальне, тут діє принцип перенесення, тому що все одно взаємодія протікає в системі "людина-людина". Створюється особливий простір (віртуальна реальність), зі специфічними утвореннями з властивим йому видом спілкування. Але через те, що віртуальне спілкування опосередковано, виникають нові правила, закони і зв'язки в середовищі

міжособистісних відносин, що виділяють ці відносини в окрему категорію. Віртуальним спілкуванням називають такий спосіб комунікації, при якому контакт між людьми опосередкований комп'ютером, включеним в мережу (все одно, локальна вона або глобальна), а всі взаємодії здійснюються в просторі віртуальної реальності.[3] У даному способі спілкування люди спілкуються за допомогою письмової мови, що виділяє його як специфічний вид міжособистісних відносин.

Для того, щоб пояснити особливості спілкування у соціальних мережах, зазначимо основні функції даних мереж:

- Створення індивідуальних профілів, в яких буде міститися певна інформація про користувача.

- Взаємодія користувачів (за допомогою перегляду профілів один одного, внутрішньої пошти, коментарів тощо)

- Можливість досягнення спільної мети шляхом кооперації (наприклад, метою соціальної мережі може бути пошук нових друзів, ведення групового блогу тощо).

- Обмін ресурсами (наприклад, посиланнями на сайти).

- Можливість задоволення потреб за рахунок накопичення ресурсів (наприклад, шляхом участі у соціальній мережі можна знаходити нових знайомих і тим самим задовольняти потребу в спілкуванні).

Спробуємо зазначити основні характерологічні особливості спілкування за допомогою соціальних мереж:

1. Анонімність. Незважаючи на те, що іноді користувач має можливість отримати деяку інформацію анкетного характеру і навіть фотографію співрозмовника, ці дані проте не тільки недостатні для сприйняття адресата, але взагалі не можуть бути сприйняті як володіючі тією чи іншою мірою істинності, тому що найчастіше спостерігається приховування або презентація неправдивих відомостей.

2. Добровільність і бажаність контактів. Користувач добровільно зав'язує контакти або йде від них, а також може перервати їх у будь-який момент. Користувач також володіє необмеженим числом виборів серед потенційних комунікантів, можливістю одночасного ізолюваного спілкування з кількома адресатами.

3. Відсутність паралінгвістичних, невербальних компонентів спілкування. Інтернет-спілкування, за змістом будучи особистим і неофіційним, обмежене за формою передачі інформації (тільки у вигляді друкованого тексту). Ця особливість



задає варіативність і найбільшу суб'єктивність інтерпретацій висловлювань співрозмовника.

4. Ускладненість передачі і сприйняття афективного компонента спілкування і, в той же час, стійке прагнення до емоційного наповнення тексту, яке виражається в створенні спеціальних знаків для позначання емоцій або в описі емоцій словами (в дужках, після основного тексту послання).

5. Специфічне протікання процесів міжособистісного сприйняття в умовах відсутності невербальної інформації. З одного боку, відсутністю безпосереднього сприйняття співрозмовника й інформації про його статус, стирається вплив процесів стереотипізації. З іншого боку, уявлення про співрозмовника складається під впливом установки на співрозмовника як очікування і приписування бажаних якостей партнеру.

З функції можливо наочно побачити, що спілкування шляхом використання соціальних мереж має суттєві відмінності від реального, оскільки здійснюється на будь-якій відстані, без потреби особистого (фізичного) контакту осіб між собою. Основні характерологічні особливості спілкування через соціальні мережі співпадають з тими, які притаманні віртуальному спілкуванню загалом. Проте слід зазначити певні відмінності: відсутність зображення та можливості почути голос, наявність можливості спілкування в реальному часі та у відстроченому режимі, наявність реально знайомих осіб, а також тих, з ким відбувається спілкування лише в соціальній мережі, можливість спілкуватися з групою або індивідуально. На сьогоднішній день, складно визначити негативні чи позитивні ці відмінності. Слід зазначити, що вони є позитивними для зайнятих людей, для тих, хто знаходиться на відстані від близьких людей, а також для тих хто має проблеми у комунікаціях, соромиться реального спілкування, повільно формулює думки, бажає залишитися анонімом. Проте, негативний характер вони мають для тих, хто воліє до близького, інтимного спілкування, бажає висловити емоції та складно сприймає їх у вигляді символів, а також воліє до істинної інформації, не сприймає брехню.

Не зважаючи на зазначені специфічні особливості, віртуальне спілкування набирає популярності величезними темпами, отже, можливо, те що є недоліком для одних осіб, може бути перевагою для інших і навпаки. Ставлення до особливостей віртуального спілкування значно залежить від особливостей

комунікативної сфери особи. Тому нами було проведено дослідження особливостей комунікативної сфери осіб, які активно використовують соціальні мережі.

Для проведення дослідження було розроблено анкету на 10 питань та обрано 5 методик, а саме:

1 «Методика вивчення комунікативних та організаторських здібностей» Федорішина Б.

2 «Методика діагностика міжособистісних відносин» Лірі Т.

3 «Опитувальник афіліції» Мехрабіана А.

4 «Опитувальник сором'язливості» Зімбардо Ф.

5 «Діагностика суб'єктивного почуття самотності» Расела Д., Фергюсона М.

Вибірка респондентів складається з 50 чоловік. Ми об'єднали респондентів у 2 групи (за даними анкет). У першу увійшли ті, хто активно користується соціальними мережами, а у другу ті, хто користується ними рідко, або не користується взагалі. При цьому кількість жінок складає 60%, а чоловіків відповідно - 40%. Вік досліджуваних: від 18 до 50 років.

Обробивши отримані результати, ми встановили, що статистично значущі відмінності за шкалами: комунікативні здібності, авторитарність, егоїстичність, керованість, залежність, товариськість, прагнення до людей, страх бути відторгнутим, сором'язливість, відчуття самотності.

За шкалою «егоїстичність», «залежність», «сором'язливість», «відчуття самотності» та «страх бути відторгнутим» мають вищий результат ті досліджувані, які активно користуються соціальними мережами (середні показники розміщені у таблиці 1). Аналізуючи результати було встановлено, що активні користувачі соціальних мереж не мають сформованих комунікативних здібностей. Слід зазначити, що такі особистості прагнуть до спілкування, та при цьому мають внутрішній конфлікт, спричинений не вмінням це робити. В новій компанії та колективі почувають себе скуто. Дані особливості призводять до переживання внутрішніх протиріч, бажання встановлювати нові контакти тісно перетинається з внутрішніми страхами бути відторгнутим та сором'язливістю. Ми припускаємо, що використання соціальних мереж сприяє приховуванню даних особливостей, оскільки віртуальне спілкування передбачає анонімість та можливість у будь-який момент перервати контакт.

Таблиця 1

Середні результати респондентів за статистично значущими шкалами

| Назва шкал методики     | Середні показники                      |           |            |                                  |           |            | Значення Т-критерію |
|-------------------------|----------------------------------------|-----------|------------|----------------------------------|-----------|------------|---------------------|
|                         | Активне використання соціальної мережі |           |            | Невикористання соціальної мережі |           |            |                     |
|                         | Мін. бал                               | Макс. бал | Серед. бал | Мін. бал                         | Макс. бал | Серед. бал |                     |
| Комунікативні здібності | 36%                                    | 16%       | 48%        | 4%                               | 12%       | 84%        | ,000                |
| Авторитарність          | 40%                                    | -         | 60%        | 36%                              | -         | 64%        | ,000                |
| Егоїстичність           | -                                      | 56%       | 44%        | 20%                              | -         | 80%        | ,000                |
| Керованість             | 20%                                    | 28%       | 52%        | 72%                              | -         | 28%        | ,005                |
| Залежність              | -                                      | 56%       | 44%        | 60%                              | -         | 40%        | ,000                |
| Товариськість           | 28%                                    | -         | 72%        | 12%                              | 60%       | 28%        | ,000                |
| Прагнення до людей      | 48%                                    | -         | 52%        | 16%                              | 36%       | 48%        | ,000                |
| Страх відторгнення      | 4%                                     | 52%       | 44%        | 56%                              | -         | 44%        | ,000                |
| Сором'язливість         | 12%                                    | 52%       | 36%        | 72%                              | 20%       | 8%         | ,000                |
| Відчуття самотності     | 8%                                     | 52%       | 40%        | 32%                              | 8%        | 60%        | ,000                |

У міжособистісних стосунках осіб, які користуються соціальними мережами, присутня егоїстичність. Такі особистості не турбуються про почуття оточуючих, а намагаються досягти особистого задоволення. Тому при спілкуванні співбесідник може почувати певні незручності. Також респонденти схильні до залежності від думки оточуючих. Це спричинено невпевненістю у собі та виявляється у постійних хвилюваннях про те, як відреагує оточення. Усі вище зазначені причини призводять до не великої кількості близьких контактів, більшістю вони є поверхневими, постійно на межі власного егоїзму та невпевненості у собі. Дані особистості прагнуть задовольняти свої потреби, проте залишаються невпевненими у собі, вони знаходяться у внутрішньому конфлікті власних особливостей, які, як вже зазначалось, пов'язані з невмінням налагоджувати повноцінні контакти. Судячи з результатів дослідження, особи, які активно використовують соціальні мережі, відчувають самотність. Ми припускаємо, що спілкування викликає певні негативні емоції (спричинені особливостями комунікативної сфери) у респондентів, а отже, вони не отримують повноцінного задоволення від реального спілкування, та можливо, саме з даних причин використовують соціальні мережі, оскільки специфічність віртуального спілкування передбачає спрощення процесу налагодження та збереження соціальних контактів.

За шкалою «комунікативні здібності», «авторитарність», «товариськість» та «прагнення до людей» вищий результат у тих, хто майже не користується соціальними мережами (середні

показники розміщено у таблиці 1). Отже вони воліють до спілкування та не мають значних перепон на шляху до реалізації свого бажання. Респонденти, які не користуються соціальними мережами, мають сформовані комунікативні здібності. Вони не вагаються у незнайомих колективах, відчувають себе впевнено, схильні збільшувати коло знайомств, спрямовані на формування повноцінних, довірливих стосунків. Зазвичай використовують авторитарний тип спілкування, не піддаються на вплив соціуму, мають власну думку та виявляють лідерські якості.

Особі, які не використовують соціальні мережі є більш товариськими людьми, вони воліють до спілкування, при цьому схильні до співпраці, бажають залишати позитивне враження. Зазвичай з такими співбесідниками легко спілкуватися, вони викликають позитивні емоції. Певна сором'язливість, яка виявлена у дослідженні, має не значний рівень, отже не заважає налагоджувати нові контакти.

Отже, виходячи з результатів дослідження, особи, які активно використовують кібернетичне спілкування, мають перепони у реальному спілкуванні, та можливо, маскують їх завдяки використанню соціальних мереж.

#### Список літератури:

- 1 Андрєєва, Г.М. Соціальна психологія / Г.М. Андрєєва. - М.: Аспект Пресс, 2008. - 363 с.
- 2 Леонтьєв, А.А. Психологія спілкування / А.А. Леонтьєв. 3-тє вид. - М.: Сенс, 1999. - 365 с.
- 3 Смірнов Ф. О. Спілкування в Інтернеті. -М.: Вільямс, 2006. - 170 с.

УДК 004.912 (045)

Чубань А. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## ОСНОВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕКЛАДУ ТЕКСТУ ВЕБ-САЙТІВ

*Стаття присвячена дослідженню основних характеристик та особливостей перекладу тексту веб-сайтів, що зумовлені їхньою лінгвокультурною та функціональною специфікою, яке дозволяє визначити головні стратегічні орієнтири та тенденції процесу перекладу такого типу текстів.*

**Мета дослідження** полягає у проведенні аналізу факторів, що впливають на процес перекладу веб-сайтів та визначення основних особливостей перекладу. Реалізація даної мети передбачає розв'язання наступних **завдань**:

- 1) розглянути веб-сайт як лінгвістичне явище;
- 2) визначити специфіку тексту веб-сайтів;
- 3) визначити основні особливості, що виникають при перекладі веб-сайтів.

Проблематику перекладу веб-сайтів розглядали такі вчені як Атабекова А.А., Смірнов Ф.О. та Іванова Є.В. У своїх працях вони проаналізували особливості перекладу та локалізації тексту веб-сайтів, а також особливості їхнього лінгвістичного дизайну. У нашій статті ми детальніше зупинимось на специфічних особливостях перекладу тексту веб-сайтів, які виокремлюють цей вид перекладу як окрему галузь.

Виникнення Інтернету наприкінці 60-х років як ще одного комунікативного каналу передачі даних, а потім як засобу масової комунікації в ХХІ столітті, призвело до появи не тільки глобального інформаційного середовища, але й особливих віртуальних світів, мережних співтовариств, мережної культури й мережної мови, що обслуговують цей сегмент соціальної реальності, що з'явився не настільки давно. І цей «Інтернет-світ» став настільки масштабним, різноманітним, цікавим і непередбачуваним у своєму розвитку й впливі, що цілий ряд учених, що представляють найрізноманітніші гуманітарні дисципліни, почали вивчати мережу.

За своєю значимістю й впливом на розвиток світової цивілізації і науково-технічного прогресу Інтернет став символом нашої епохи – епохи інформаційного суспільства й культури постмодерна. У нашому дослідженні мережа Інтернет буде розглянута саме з лінгвістичної точки зору, як об'єкт перекладацької науки.

На думку Є.В. Іваної, електронний текст є однією з одиниць Інтернет-комунікації, якій властиві певні риси. Основна характеристика даного явища – гіпертекстуальність, тобто наявність гіперпосилань, за допомогою яких суб'єкт пересувається по тексті [2, с. 3].

На даний момент вважається, що Інтернет є складною соціотехнічною системою, що не має географічних кордонів. Інформація в цій системі представлена у вигляді великої кількості веб-даних, мультимедіа, тривимірних зображень та інше. Ця система представляє нестабільне, постійно мінливе середовище, що функціонує 24 години на добу. Темпи розвитку Інтернету також вражають. Так на грудень 2005 року кількість користувачів мережею наблизилася до одного мільярда чоловік. Інтернет приростає в середньому на 18% за рік і другий мільярд користувачів планується до 2015 року.

У нашому дослідженні мережа Інтернет буде розглянута саме з лінгвістичної точки зору, як об'єкт перекладацької науки. Тож для початку розглянемо основні складові елементи Інтернет-ресурсу, що є носіями інформації, веб-сторінки.

Веб-сторінка (англ. Web page) — гіпертекстовий ресурс всесвітньої павутини, зазвичай написаний мовою HTML [3]. Веб-сторінка може містити посилання для швидкого переходу на інші сторінки, а також статичні й динамічні зображення.

Інформаційно значущий вміст веб-сторінки звичайно називається контентом.

Кілька веб-сторінок, об'єднаних загальною темою й дизайном, а також зв'язаних між собою посиланнями, і зазвичай перебувають на одному веб-сервері, утворюють веб-сайт. Файл Веб-сторінки має розширення .html або .htm.

Веб-сайт – це набір веб-сторінок, об'єднаних під одним доменним ім'ям, оформлених, як правило, у єдиному стилі й діючих із загальною метою [3].

Веб-сайт також може доповнюватися клієнтськими й серверними сценаріями. Серверні сценарії можуть використовувати бази даних для надання відвідувачам різних онлайн-послуг на веб-сайті.

Лінгвістичний дизайн веб-сайтів означає комбінацію гетерогенних мовних одиниць із метою подання знань на сайтах Інтернету. Можна зазначити, що люди завжди використовують гетерогенні мовні одиниці для вираження думок, тобто ми з'єднуємо звуки в морфеми, з морфем будуюмо слова, за допомогою слів утворюємо висловлення-тексти. Але слід сказати, що результатом даного процесу є лінійний текст, події в якому "розгортаються в одному напрямку" [1, с.173]. Якщо ми звернемося до веб-сайтів, то побачимо комбінацію текстів, що взаємодіють у межах однієї сторінки – основний лінійний текст і сукупність гіперпосилань – висловлень, що направляють відвідувача до інших веб-сайтів, що представляють додаткову інформацію з теми. Дана ситуація обумовлена самою технологією гіпертексту, що становить технологічну основу функціонування Інтернету.

У лінгвістиці неодноразово зауважувалось, що мова організує, оформлює і представляє наші знання про навколишнє середовище, ми створюємо текст для того, щоб описати певну ситуацію і виразити наше ставлення до неї. Ми бачимо, що на веб-сторінках потенційному носію представлені різноманітні взаємопов'язані ситуації, що відображають об'єктивну реальність. Їх представлення організоване за принципами ієрархії у напрямку від найбільш стандартних і загальних компонентів інформації до більш конкретних і специфічних.

Результати дослідження Атабекової свідчать про те, що існують певні традиції в структуруванні знань на просторі веб-сайтів за допомогою мовного вживання, що у той же час розкриває етнокультурні та соціальні характеристики носіїв мови [1, с.12]. Ці традиції стосуються актуалізації граматичної системи, використання стилістичних засобів і сполучення різних шарів словникового складу мови. Компаративний аналіз принаймні на основі двох мов дозволяє визначити ці традиції більш чітко й докладно.

Іншою важливою характеристикою електронного тексту є сполучення елементів, властиве письмовим і усним текстам. Девид Крістал пише, що від мови комунікацію,

опосередковану комп'ютером, відрізняють відсутність одночасного зворотного зв'язку, відсутність несементної фонології (тону голосу), що не передають смайли, а також можливість одночасного спілкування (у чатах); від листа даний вид комунікації відрізняє динамічна сторона (за допомогою таких ефектів як анімація й відновлення сторінки), здатність будувати висловлення (як вирізати-вставити в електронній пошті), і гіпертекстуальність (у традиційному листі аналогом вважається виноска) [11].

Існує безліч видів електронного тексту: веб-сайт (який може містити в собі всі нижчеперелічені об'єкти); домашня сторінка (має менший масштаб, ніж сайт); електронна бібліотека; електронний журнал; електронний лист; чат (розмови в «прямому ефірі»); гостьова книга, дошка оголошень; колекція програм; каталог (наприклад, віртуального магазину); комерційні оголошення; рекламні банери) [8].

Специфіка перекладу веб-сайтів полягає, по-перше, у тому, що текст у цьому випадку не просто носій інформації: найчастіше це основний критерій, яким керується потенційний замовник при виборі послуг тієї або іншої компанії [3].

По-друге, робота з текстом веб-сайту нерідко вимагає певних знань у сфері верстки і веб-дизайну. Тому перекладачі, що спеціалізуються в цій сфері, повинні мати навички комп'ютерної верстки й базові знання програмних і мережних засобів, що забезпечують роботу веб-сайта, а також розуміти особливості сприйняття Інтернет-сайтів.

Наприклад, відомо, що інформація з екрана сприймається гірше, ніж з аркуша паперу, тому текст веб-сайту повинен бути написаний просто, доступно й однозначно.

До стилю викладу тексту веб-сайту висувають набагато більш високі вимоги, ніж до багатьох інших текстів, оскільки він націлений на специфічну аудиторію.

У процесі перекладу сайту необхідно враховувати аспекти, які впливають на видимість сайту в пошукових системах. Переклад у цьому випадку буде нерозривно пов'язаний з пошуковою оптимізацією сайту.

Переклад контенту сайту на перший погляд мало відрізняється від традиційного бізнесу-перекладу. Однак, під час перекладу необхідно враховувати концентрацію й повторюваність ключових слів. Один з найважливіших етапів

роботи – це підбір і узгодження ключових слів із замовником.

Крім безпосередньо перекладу тексту сайту, необхідно також перекласти всі елементи графіки й оформлення: кнопки, меню, флеш-заставки, а також елементи коду сайту, заголовки, позначки-теги keywords і description та ін.

Переклад сайту – настільки специфічна діяльність, що найчастіше її виділяють в особливий вид послуги, що вже одержав новий термін: *локалізація сайту* [1, с. 4].

Локалізація – це багатоцільовий процес адаптації програмного забезпечення до вимог і умов окремих регіональних ринків. В умовах єдиного світового простору, загальної комп'ютеризації й роботи на ідентичному програмному забезпеченні локалізація стає не просто елементом зручності, але значимим фактором успішності будь-якої компанії, кожного окремого бізнесу.

Локалізація сайту основну увагу приділяє не правильності передачі змісту, а основним пошуковим запитам. Навіть з урахуванням поширених помилок. Наприклад, якщо проаналізувати пошукові запити за словом «переклад», можна зустріти й «бюро перекладів», й «агенція перекладів», й «агентство перекладів». Таким чином, переклад текстів (контенту) сайту не можна назвати перекладом у традиційному розумінні, – це, скоріше, передача змісту сайту (конкретних

Під час перекладу сайту потрібно знати й враховувати особливості стилістики вихідних і одержуваних текстів, а також такі параметри, як доступність, простота й лаконічність викладу інформації. Переклад сайту повинен виконувати досвідчений перекладач. Але з іншого боку, адекватний переклад сайту може зробити лише фахівець, що добре розбирається в особливих правилах і законах сучасного Інтернету, а також в HTML-коді веб-документа. Адже переклад сайту, виконаний нехай навіть і професійним перекладачем, але без обліку специфіки всесвітньої мережі, може бути марним. Більше того – він спричинить низьку відвідуваність і, як наслідок – відсутність попиту на товар або послугу. Крім того, навіть окремий веб-сайт – досить складний об'єкт, що містить не тільки текстові блоки, але й графічні елементи – кнопки, банери, логотипи, малюнки. Тому перекладний текст повинен органічно вписуватися в дизайн сайту й не порушувати враження від його

перегляду. Таким чином, переклад, або локалізація сайту містить у собі [9]:

- Переклад сторінок сайту й адаптація інформації з урахуванням специфіки ринку й національного менталітету;
- Переклад програмних модулів сайту;
- Адаптація графічного інтерфейсу й коду сайту – меню, кнопок, елементів коду, призначених для пошукових машин;
- Оптимізація сайту під національні пошукові системи;
- Збірка, тестування й налагодження локалізованого сайту;
- Реєстрація в іноземних пошукових системах і довідниках.

Ми у своєму дослідженні намагалися виділити найбільш загальні, притаманні декільком тематично спрямованим в одному руслі сайтам риси. Для аналізу було обрано сайти авіакомпаній України. Всі вони є досить різними за структурою та інформаційним наповненням, але все ж таки нам вдалося знайти спільні тенденції перекладу контенту цих веб-сторінок. Особливу увагу ми звернули на переклад саме заголовків, баннерів, флеш-заставок, рекламних лозунгів.

Отже, можна виокремити такі основні особливості перекладу веб-сайтів на прикладі офіційних сайтів деяких авіакомпаній:

1. В процесі перекладу меню сайту виділяється тенденція використання трансформації смислового розвитку для більш чіткого розуміння іноземними користувачами інформації, наданої для ознайомлення. Для більш яскравого уявлення проілюструємо це твердження прикладами

- *Акції – special offers;*
- *Рейси та авіаквитки – flights and bookings;*
- *Корисна інформація – useful notes;*
- *Новини і пропозиції – news and specials* [6].
- *Краща пропозиція – best price;*
- *Загальна інформація – company profile* [4].
- *Розклад – flight schedule* [7].
- *Послуги під час подорожі – travel services* [5].

2. Нами була зафіксована тенденція до застосування аналітичного способу вираження змісту українською мовою, і синтетичної його передачі англійською.

- *Для корпоративних клієнтів – corporate offer* [6].

• *Програма для корпоративних клієнтів – corporate travel programme* [6].

У цьому випадку сполучення слів «корпоративний клієнт» передається одним англійським словом «corporate» з метою спрощення і доступності для іноземних клієнтів. Так само як і переклад словосполучення з прийменником для кластерних словосполучень.

3. Варто відзначити використання під час перекладу присвійних займенників замість назви компанії, установи чи програми англійською мовою та при звертанні до користувача.

• *Повітряний парк «Аеросвіту» – our fleet* [5].

• *Які переваги мають учасники Панорама клубу? – What are your benefits as a Panorama club member?* [5].

4. Інколи досить вдалі слогани, написані англійською мовою, неможливо передати українською настільки ж вдало, тому спостерігається в перекладі лише передача основного змісту висловлювання. Це відбувається через відсутність в українській мові не тільки прямих, але й подібних аналогів. Наприклад:

• *Wizzit Poland – перельоти в Польщу* [4].

• *Choose us, fly with us, stay with us – приєднуйтесь* [6].

У першому прикладі був використаний стилістичний прийом каламбуру, коли англійське слово «visit» було трансформоване у «wizzit» з використанням елементу назви відповідної компанії WizzAir.

5. Ще однією рисою лінгвокультурної адаптації під час перекладу є передача україномовних питальних висловлювань стверджувальними англійською мовою.

• *Як дістатися до аеропорту – Getting to the airport* [6].

6. Загальною тенденцією перекладу веб-сайтів авіакомпаній є передача одного з розділу меню під назвою «запитання» англійською абрєвіатурою FAQ (frequently asked questions), яка знайома всім англомовами користувачам.

Тож, підводячи підсумки всього викладеного вище, необхідно підкреслити, що дослідженими були лише декілька сайтів однієї тематичної спрямованості, і ми не можемо стверджувати абсолютну універсальність даних принципів щодо всіх інших веб-сайтів. Адже переклад суттєво залежить від інформаційного наповнення сайту, тематики та цілей, поставлених його власниками. Тож кожного разу перед перекладачем ставиться абсолютно інакше завдання. Подальшою перспективою наукового пошуку в обраному напрямі може бути дослідження веб-сайтів вузькогалузевого спрямування.

### Список літератури

1. Атабекова А.А. Лингвистический дизайн веб-страниц с социолингвистической точки зрения // Социальные варианты языка: Сб. статей. – Нижний Новгород, 2002. – С. 172-174.
2. Иванова Е.В. Лингвистические особенности электронного текста. – Режим доступа: <http://www.conference.kemsu.ru/conf/aprel2007/>.
3. Особенности перевода и локализации веб-сайтов. – Режим доступа: [http://www.intorussian.ru/articles/perevod\\_i\\_lokalizaciya\\_saitov.htm](http://www.intorussian.ru/articles/perevod_i_lokalizaciya_saitov.htm).
4. Офіційний сайт авіакомпанії «Wizz Air» – Режим доступа: <http://www.wizzair.com>.
5. Офіційний сайт авіакомпанії «Аеросвіт». – Режим доступа: <http://www.aerosvit.com>.
6. Офіційний сайт авіакомпанії «Дніпроавіа» – Режим доступа: <http://www.dniproavia.com>.
7. Офіційний сайт авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України» – Режим доступа: <http://www.flyuia.com/ua/main>.
8. Перевод сайтов. Что отличает перевод веб-сайтов от других видов перевода? – Режим доступа: <http://www.norma-tm.ru/webtrans.htm>.
9. Переклад та локалізація веб-сайтів. – Режим доступа: <http://www.april.com.ua/ua/web.htm>.
10. Смирнов Ф.О. Навигация веб-сайта: лингвокультурные особенности. – Режим доступа: [http://www.flogiston.ru/articles/netpsy/smironov\\_navigation](http://www.flogiston.ru/articles/netpsy/smironov_navigation).
11. Crystal David. Keypadshorthand. – Режим доступа: <http://www.davidcrystal.com>.

## ЗМІСТ

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

|                                                                                                                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Бадьор Ю.В.</i> Роль інноваційних знань топ-менеджменту в стані економічної безпеки авіакомпаній.....                                                                                                    | 3  |
| <i>Бєлан А.В.</i> Стратегії розвитку авіакомпаній в умовах економічної кризи та шляхи підвищення конкурентоспроможності авіакомпаній.....                                                                   | 7  |
| <i>Геращенко Ю.В., Дзябенко А.С.</i> Консалтингове забезпечення підприємств: тенденції і перспективи розвитку в Україні.....                                                                                | 11 |
| <i>Казік А.В.</i> Порівняльний аналіз використання методу групового врахування аргументів та моделей регресійного типу для моделювання економічних процесів (на прикладі моделювання процесу інфляції)..... | 15 |
| <i>Козир І.Ю.</i> Управління фінансами при нечітких умовах.....                                                                                                                                             | 19 |
| <i>Пилипенко І.О.</i> Специфіка підходів до реалізації проектів з різним ступенем невизначеності.....                                                                                                       | 23 |
| <i>Приходько І.В.</i> Управління екологічними мегапроектами утилізації органічних відходів.....                                                                                                             | 27 |
| <i>Риндич І.О.</i> Наслідки приєднання України до спільного авіаційного простору з європейським союзом.....                                                                                                 | 31 |
| <i>Солодка Д.М.</i> Поняття часового ряду, його пам'яті в технічному аналізі.....                                                                                                                           | 35 |
| <i>Тернавська О.С.</i> Нечіткі підходи моделювання інвестиційних процесів.....                                                                                                                              | 39 |
| <i>Тупіцина Н.М.</i> Статистичний алгоритм поділу суб'єктів на класи за професійною придатністю.....                                                                                                        | 43 |

## ПРАВОВИЗНАВСТВО

|                                                                                                                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Голуб В.О.</i> Суб'єкти здійснення господарської діяльності в сфері повітряного простору.....                                                                                                               | 46 |
| <i>Григорієвський С.О.</i> Злочини у сфері безпеки міжнародних польотів: проблеми теорії та практики.....                                                                                                      | 50 |
| <i>Коваль В.М.</i> Особливості позовів пасажирів до авіаперевізників та їх відповідальність в контексті міжнародних повітряних перевезень.....                                                                 | 54 |
| <i>Корчєвська О.В.</i> Державне регулювання господарської діяльності в галузі цивільної авіації.....                                                                                                           | 58 |
| <i>Кравцова А.В.</i> Правове регулювання поняття незаконного захоплення та уgonу повітряних суден.....                                                                                                         | 62 |
| <i>Липська Н.А.</i> До питання про безпеку цивільного авіатранспорту.....                                                                                                                                      | 66 |
| <i>Миронець О.М.</i> Щодо класифікації функцій права в сучасній Україні.....                                                                                                                                   | 70 |
| <i>Політ К.Ю.</i> Деякі пропозиції щодо процедури відведення земельних ділянок для пляжних зон.....                                                                                                            | 74 |
| <i>Пономаренко Ю.В.</i> Дисциплінарна відповідальність авіаційного персоналу в цивільній авіації.....                                                                                                          | 77 |
| <i>Слободська І.А., Понур Ю.С.</i> Інститут президентства в системі органів державної влади: теоретичні аспекти функціонування.....                                                                            | 81 |
| <i>Утко-Масляник Ю.М.</i> Правові аспекти становлення співробітництва держав-членів Європейського союзу в космічній сфері.....                                                                                 | 85 |
| <i>Чайка Я.В.</i> Угон і захоплення повітряних суден як акти незаконного втручання в діяльність авіації та кримінальна відповідальність за злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту..... | 89 |
| <i>Чепелева К.В.</i> Консолідація земель сільськогосподарського призначення.....                                                                                                                               | 93 |

## МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

|                                                                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Безарова К.О.</i> Обмеження свободи інформації згідно Загальної декларації прав людини і Міжнародного пакту громадянських і політичних прав..... | 96  |
| <i>Босюк К.С.</i> Інформаційно-технологічне забезпечення процесу ведення дипломатичних переговорів.....                                             | 100 |
| <i>Босюк К.С.</i> Особливості сучасних міжнародних конфліктів .....                                                                                 | 103 |
| <i>Вареник А.С.</i> Перешкоди та напрямки вдосконалення міжнародної інвестиційної діяльності в Україні .....                                        | 107 |
| <i>Демченко Д.В.</i> Реконструкція аеропортів України з огляду на проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу Євро-2012.....           | 111 |
| <i>Костюк І.А.</i> Гендерні стереотипи в заголовках друкованих ЗМІ.....                                                                             | 115 |
| <i>Сіліченко А.П.</i> Інтернет-цензура як явище міжнародних відносин .....                                                                          | 119 |
| <i>Сіліченко А.П.</i> Переваги та недоліки однополярного світу .....                                                                                | 123 |
| <i>Сорока С.Є.</i> Авіаційні перевезення як складова туropolерейтингу .....                                                                         | 127 |
| <i>Чекалюк В.В.</i> Особливості підготовки журналістських кадрів в Україні .....                                                                    | 131 |
| <i>Черкашин П.С.</i> Концепція «вільного потоку інформації» та питання інформаційної безпеки держави: міжнародно-правові аспекти .....              | 135 |

## ГУМАНІТАРНА ОСВІТА

|                                                                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Стась О.І.</i> Translation of English and Ukrainian Poly-Component Legal Terms in International Legal Documents.....      | 139 |
| <i>Гузь А.М.</i> Транскодування як спосіб перекладу англійської авіаційної термінології.....                                 | 143 |
| <i>Денисенко О.Є.</i> Реалізація перекладацьких трансформацій під час перекладу рекламних слоганів .....                     | 147 |
| <i>Іванюк М.О.</i> Антиципаційна спроможність як чинник мотивації професійної діяльності льотного складу повітряних сил..... | 151 |
| <i>Костюк М.О.</i> Особливості емоційно-вольової сфери медсестер психіатричного відділення .....                             | 155 |
| <i>Нетяжесевська О.В.</i> Сленг у мережі інтернет: «за» і «проти».....                                                       | 159 |
| <i>Педько К.В.</i> Психологічні особливості інтимно-особистісної сфери засуджених жінок .....                                | 163 |
| <i>Рубанович А.О.</i> Освітньо-виставкова діяльність в Україні: тенденції розвитку.....                                      | 167 |
| <i>Свердлик З.М.</i> Рекламна комунікація у туристичній галузі.....                                                          | 171 |
| <i>Стріха І.О.</i> Особливості комунікативної сфери осіб, які активно користуються соціальними мережами.....                 | 175 |
| <i>Чубань А.В.</i> Основні характеристики та особливості перекладу тексту веб-сайтів.....                                    | 179 |



*Наукове видання*

**НАУКА І МОЛОДЬ**

**ГУМАНІТАРНА СЕРІЯ**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ**

Випуск 11-12

Технічний редактор *А.І. Лавринович*  
Комп'ютерна верстка: *К.Ю. Гаченко*

**Оригінал-макет виготовлено у редакційно-видавничому відділі НАУ**  
**Формат 60x84/8. Обл.-вид. арк. 22,75. Вид. № 28/П.**

**Видавництво НАУ.**  
**03680. Київ-680, проспект Космонавта Комарова, 1.**

**Свідоцтво про внесення до Державного реєстру ДК № 977 від 05.07.2002.**